GAZZETTA UFFICIALE

DEL REGNO D'ITALIA

ROMA — Supplemento al numero 266 — Sabato 11 Novembre 1893.

CONVENZIONI

pei servizi postali e commerciali marittimi, approvate col Regio decreto 29 ottobre 1893 * (Testo unico).

CONVENZIONE

per la concessione alla Navigazione Generale italiana dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo, nel Levante, nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano.

Il Ministro delle poste e dei telegrafi, quello di agricoltura, industria e commercio, quello delle finanze e quello del tesoro, a nome dello Stato;

I commendatori Domenico Gallotti e Giovanni Leganà, a nome della Navigazione Generale Italiana, in virtù di regolare mandato contenuto nella deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 18 dicembre 1890;

Hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Navigazione Generale Italiana si obbliga di eseguire i servizi di navigazione a vapore qui appresso indicati, ai termini ed alle condizioni contemplate nei rispettivi quaderni d'oneri, annessi alla presente, di cui fanno parte integrante:

A) Servizio di navigazione postale e commerciale fra il continente, la Sardegna e la Sicilia, con diramazioni a Tunisi, a Tripoli e a Malta;

B) Servizio di navigazione postale e commerciale fra l'Italia ed il Levante, l'Egitto, il Mar Rosso e le Indie.

Art. 2.

Per l'esecuzione dei servizi contemplati nel precedente articolo, il Governo corrisponderà alla Società, nei limiti determinati dai rispettivi quaderni d'oneri, le seguenti sovvenzioni:

1° per il quaderno d'oneri distinto con la lettera *A* (servizi fra il continente, la Sardegna e la Sicilia, con diramazione a Tunisi, Tripoli e Malta):

lire *ventotto* (L. 28) per lega marina percorsa in ogni viaggio di andata e ritorno nelle linee di cui alle lettere *a* e *t* dell'articolo 1°;

lire *venti* (L. 20) per lega, come sopra, nella linea di cui alla lettera *b*;

lire *quindici* (L. 15) per lega, come sopra, nelle linee di cui alle lettere *c*, *d*, *e*;

lire *quattordici* (L 14) per lega, come sopra, nelle linee di cui alle lettere *f*, *g*, *h*, *l*, *m*, *n*, *o*, *p*, *q*, *r*, *s*;

lire *dieci* (L. 10) per lega, come sopra, nelle linee di cui alle lettere *i* ed *i bis*;

lire *sessantamila* all'anno pel servizio, di cui alla lettera *r bis*;

lire *quindicimila* all'anno pel servizio, di cui alla lettera *v*.

La sovvenzione della linea sotto la lettera *i* sarà elevata a lire 14 a lega, qualora nei primi due anni risultasse in modo incontestabile che l'esercizio di tale linea fosse passivo per la Società. Alla Commissione, di cui all'art. 51 del capitolato *A*, sarà dato l'incarico di esaminare i conti dei concessionari.

* Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del 31 ottobre p. p. n. 257.*

2° Pel quaderno d'oneri distinto con la lettera *B* (servizi col Levante, col Mar Rosso e colle Indie):

lire *trenta* (L. 30), compresa ogni spesa pel passaggio del canale di Suez, per lega marina percorsa in ogni viaggio di andata e ritorno per le linee sotto le lettere *d*, *e* dell'art. 1°;

lire *venticinque* (L. 25) per lega, come sopra, nelle linee di cui alle lettere *f*, *l*;

lire *venti* (L. 20) per lega, come sopra, nelle linea di cui alla lettera *a*;

lire *diciassette* (L. 17) per lega, come sopra, nelle linea di cui alla lettera *c*;

lire *sedici* (L. 16), per lega, come sopra, nella linea di cui alle lettere *g*, *h*;

lire *quindici* (L 15) per lega, come sopra, nelle linee di cui alle lettere *b*, *i*.

Art. 3.

La presente convenzione avrà effetto entro il 1893 (1) e durerà fino al 30 giugno 1908; intendendosi continuativa di anno in anno oltre il detto termine, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Art. 4.

La somma di lire 565,156, dovuta ai concessionari a saldo di quella di lire 2,645,156, loro spettante in compenso di servizi eccezionali prestati durante le quarantene degli anni 1884, 1885 e 1886, come da transazione intervenuta fra il Governo e la Società, sarà pagata ai concessionari stessi in dieci rate annuali di lire 56,515.60 ciascuna, cominciando dal mese di luglio 1895, con rinuncia per parte dei predetti concessionari ai relativi interessi.

Art. 5.

La presente Convenzione sarà soggetta al diritto fisso di una lira per registro.

Art. 6.

La presente non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Visto:
Il Ministro delle Poste e dei Telegrafi
FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, per copia conforme:
Per il capo divisione
LONARDI.

A.

QUADERNO D'ONERI

pei servizi di navigazione a vapore colla Sicilia, colla Sardegna, colla Tripolitania, colla Tunisia, con Malta e colla Corsica

Definizione ed esecuzione del servizio.

Art. 1.

Il servizio da eseguirsi comprende:

a) sei viaggi alla settimana fra Napoli e Palermo;

b) sei viaggi alla settimana fra Golfo degli Aranci e Civitavecchia;

c) un viaggio settimanale fra Livorno e Tunisi, toccando Cagliari;

(1) Il giorno dell'attuazione sarà determinato con decreto Reale.

d) un viaggio alla settimana fra Tunisi e Tripoli, toccando Susa Monastir, Medhia, Sfax, Gabes e Gerba;

e) un viaggio settimanale fra Napoli e Tripoli, toccando Messina, Catania, Siracusa, Malta;

f) un viaggio bisettimanale fra Golfo degli Aranci e la Maddalena;

g) un viaggio settimanale fra Palermo e Cagliari;

h) un viaggio settimanale fra Cagliari e Napoli;

i) un viaggio settimanale fra Cagliari e Civitavecchia, toccando Muravera, Tortolì, Dorgali, Orosei, Siniscola, Terranuova, Golfo degli Aranci;

i bis) un viaggio quindicinale fra Cagliari e Portotorres, con approdi a Sant'Antioco, Carloforte, Oristano, Bosa, Alghero e Cala d'Oliva;

l) un viaggio settimanale fra Livorno e Portotorres, toccando Maddalena;

m) un viaggio settimanale fra Livorno e Portotorres, toccando Capraia, Bastia, Maddalena e Santa Teresa;

n) un viaggio settimanale fra Palermo e Catania, toccando Trapani, Favignana, Marsala, Mazzara, Sciacca, Porto Empedocle, Palma, Licata, Terranova, Scoglitti, Mazzarelli, Pozzallo, Marzamemi, Siracusa;

o) un viaggio settimanale fra Palermo e Tunisi, toccando Trapani, Marsala e Pantelleria;

p) un viaggio settimanale fra Palermo e Messina, toccando Cefalù, Santo Stefano, Sant'Agata, Capo d'Orlando (San Gregorio), Patti, Milazzo;

q) un viaggio settimanale fra Napoli e Messina, toccando Amalfi, Pisciotta, Maratea, Scario, Scalea, Praia, Diamante, Belvedere, Cetraro. Fuscaldo, Paolo, Amantea, Sant'Eufemia, Pizzo, Tropea, Nicotera, San Ferdinando, Gioia Tauro e Reggio;

r) un viaggio settimanale fra Napoli e Messina, toccando Maratea, Diamante, Belvedere, Paola, Amantea, Sant'Eufemia, Pizzo, Tropea e Reggio;

r bis) un viaggio settimanale fra Napoli e Messina, toccando Maratea, Diamante, Belvedere, Paola, Amantea Pizzo e Reggio;

s) un viaggio bisettimanale fra Palermo e Ustica;

t) un viaggio settimanale fra Napoli, Messina e Reggio;

v) un viaggio giornaliero fra Carloforte e Portovesme, da eseguirsi con piroscafo corrispondente alle esigenze del servizio e da attuarsi entro il 1893. (*)

Quando per causa di cattivo tempo, i piroscafi delle linee sotto le lettere *r* bis, *s* non potessero approdare a Pizzo, l'approdo dovrà effettuarsi a Santa Venere.

I concessionari dovranno prolungare senza sovvenzione in andata e ritorno:

1° il viaggio sotto la lettera *c* a Genova;

2° il viaggio sotto la lettera *m* a Genova;

3° il viaggio sotto la lettera *i* a Portoferraio, Livorno e Genova.

I concessionari si obbligano:

a) di approdare eventualmente e mensilmente a Tangeri con la linea per Nuova York, ove tale linea facoltativa fosse conservata;

b) di mantenere, senza sovvenzione, un viaggio settimanale fra Cagliari e la Maddalena, toccando Muravera, Tortolì, Dorgali, Orosei, Siniscola, Terranova, Golfo degli Aranci, fino a quando sarà, per le costruzioni ferroviarie, soppressa la linea di cui alla lettera *i* del presente articolo.

Ove però nei primi due anni, cioè dal 1° luglio 1893 al 30 giugno 1895, l'esercizio della linea suddetta fra Cagliari e la Maddalena dovesse dare risultati economici passivi per la Società, la linea stessa sarà sovvenzionata dal Governo, in ragione di lire 14 a lega del 1° luglio 1895, a meno che il Governo non ritenga opportuno di sopprimerla.

(*) L'attuazione avrà luogo contemporaneamente a quella degli altri servizi.

Indipendentemente dai servizi previsti dal presente articolo, il Governo potrà, col preavviso opportuno, accrescere i viaggi contemplati dall'articolo stesso od aumentare le velocità dei piroscafi, corrispondendo, nel primo caso, la sovvenzione prevista per la linea o le linee i cui viaggi vennero aumentati, e convenendo, nel secondo caso, un sussidio supplementare proporzionato alla maggior velocità richiesta ed alle esigenze di nuovo materiale nautico.

Le distanze nautiche saranno determinate dal Ministero della marina.

Sono postali e postali commerciali le linee distinte nel presente articolo colle lettere *a, b, c, d, e, f, m, o, t*. Sono commerciali le altre.

Art. 2.

Le distanze nautiche fra gli scali di cui all'articolo 1 rimangono determinate nel modo seguente:

Palermo-Napoli . . .	Leghe	56. 3
Civitavecchia-Golfo degli Aranci	»	39. 7
Livorno-Cagliari . . .	»	97. 6
Cagliari-Tunisi . . .	»	53 3
Gabes-Gerba . . .	»	12
Gerba-Tripoli . . .	»	45
Napoli-Messina . . .	»	58. 6
Messina-Catania . . .	»	16. 6
Catania-Siracusa . . .	»	10
Siracusa-Malta . . .	»	27. 6
Malta-Tripoli . . .	»	66
Palermo-Cagliari . . .	»	73
Cagliari-Napoli . . .	»	89
Cagliari-Muravera . .	»	14. 6
Muravera-Tortolì . . .	»	11. 3
Tortolì-Dorgali . . .	»	7. 3
Dorgali-Orosei . . .	»	2. 3
Orosei-Siniscola . . .	»	6. 6
Siniscola-Terranova . .	»	10
Terranova-Golfo degli Aranci	»	2. 8
Livorno-Portoferraio . .	»	15. 4
Portoferraio-Civitavecchia .	»	28. 3
Golfo degli Aranci-Maddalena	»	9. 3
Maddalena-Santa Teresa .	»	3. 8
Santa Teresa-Portotorres .	»	15. 3
Livorno-Maddalena . .	»	50. 3
Livorno-Capraia . . .	»	12. 1
Capraia-Bastia . . .	»	9. 5
Bastia-Maddalena . .	»	32. 3
Maddalena-Portotorres .	»	18. 7
Genova-Livorno . . .	»	27
Cagliari-S. Antioco . .	»	18. 5
S. Antioco-Carloforte . .	»	7. 3
Carloforte-Oristano . .	»	15. 4
Oristano-Bosa . . .	»	11. 2
Bosa-Alghero . . .	»	7
Alghero-Cala d'Oliva . .	»	16. 3
Cala d'Oliva-Portotorres .	»	4. 7
Palermo-Trapani . .	»	19. 3
Trapani-Favignana . .	»	3
Favignana-Marsala . .	»	4. 3
Marsala-Mazzara . . .	»	5
Mazzara-Sciacca . . .	»	10
Sciacca-Porto Empedocle .	»	9
Porto Empedocle-Palma .	»	4. 1
Palma-Licata . . .	»	4
Licata-Terranova. . .	»	5
Tunisi-Susa . . .	»	41. 3
Susa-Monastir . . .	»	4
Monastir-Medhia . . .	»	11

Media-Sfax	Leghe	41. 6
Sfax-Gabes	»	20
Terranova-Scoglitti . .	»	4. 5
Scoglitti-Mazzarelli . .	»	4
Mazzarelli-Pozzallo . .	»	5. 6
Pozzallo-Marzamemi . .	»	7. 6
Marzamemi-Siracusa . .	»	8. 3
Trapani-Marsala . . .	»	6
Marsala-Tunisi . . .	»	39. 3
Marsala-Pantelleria . .	»	20. 6
Pantelleria-Tunisi . .	»	29
Palermo-Cefalù . . .	»	10. 6
Cefalù Santo Stefano . .	»	5. 6
Santo Stefano-Sant' Agata	»	4. 6
Sant' Agata-Capo d'Orlando	»	3. 3
Capo d'Orlando-Patti . .	»	4
Patti-Milazzo . . .	»	6. 6
Milazzo-Messina . .	»	10. 6
Napoli-Amalfi . . .	»	10. 6
Amalfi-Salerno . . .	»	3
Salerno-Pisciotta . .	»	15
Pisciotta-Maratea . .	»	9. 1
Pisciotta-Scario . . .	»	6. 1
Scario-Maratea . . .	»	3. 3
Maratea-Scalea . . .	»	4. 1
Scalea-Praia . . .	»	2
Praia-Diamante . . .	»	4. 5
Diamante-Belvedere . .	»	1
Belvedere-Cetraro . .	»	3. 1
Cetraro-Fuscaldo. . .	»	2. 6
Fuscaldo-Paola . . .	»	1. 2
Paola-Amantea . . .	»	5
Amantea-Sant' Eufemia .	»	5. 5
Sant' Eufemia-Pizzo . .	»	3. 7
Pizzo-Tropea . . .	»	4. 3
Tropea-Nicotera . . .	»	4. 3
Nicotera-San Ferdinando .	»	1. 3
San Ferdinando Gioia Tauro.	»	1. 1
Gioia Tauro Reggio . .	»	8. 3
Reggio-Messina . . .	»	2. 2
Napoli-Maratea . . .	»	31
Maratea-Diamante. . .	»	6. 2
Belvedere-Paola . . .	»	6. 3
Tropea-Reggio . . .	»	13
Palermo-Ustica . . .	»	12

Tanto il Governo quanto i concessionari hanno la facoltà di fare rivedere dal Ministero della marina le distanze di cui sopra:

1° entro l'anno dalla data da cui ha effetto la convenzione;

2° quando, per mutate condizioni dei porti, le distanze fra gli approdi abbiano subito variazioni.

Le decisioni del Ministero della marina sono obbligatorie ed avranno effetto nella liquidazione dei sussidi riferibili al tempo successivo al semestre in cui fu richiesta la revisione.

Art. 3.

Il Governo avrà facoltà di togliere degli approdi e di stabilirne dei nuovi. In tali casi sarà, proporzionatamente alle leghe di percorrenza in meno od in più, diminuita od aumentata la sovvenzione della linea.

I nuovi approdi potranno essere soppressi se nel corso di un anno non produrranno sufficienti noli da compensare il concessionario delle spese di navigazione e di porto, derivanti dagli approdi stessi.

L'esame delle proposte di sopprimere approdi sarà affidato alla Commissione di cui nell'articolo 51.

Art. 4.

Durante la concessione il Governo s'interdice la facoltà di sovvenzionare linee parallele o concorrenti a quelle contemplate all'articolo 1°, però potrà accordare agevolezze a Società estere ed a Società od armatori liberi nazionali per l'esercizio di linee di navigazione parallele e di approdi intermedii in corrispettivo di obblighi assunti.

I concessionari però saranno interpellati per conoscere se accettano tali servizi alle stesse condizioni, nel qual caso avranno la preferenza.

Il Governo potrà istituire il prolungamento della linea sotto la lettera *d* a Bengasi, corrispondendo la sovvenzione di lire 15 per lega al maggior percorso.

Il Governo avrà inoltre facoltà di obbligare i concessionari ad eseguire tutti od in parte i servizi per le isole del Golfo di Napoli e delle Eolie, per un tempo da determinarsi ed anche per tutta la durata del presente contratto, qualora i detti servizi affidati ad altra Società fossero abbandonati dalla medesima. I patti dei servizi anzidetti saranno regolati da speciale convenzione.

Sarà altresì in facoltà del Governo di apportare le seguenti modificazioni ai servizi di cui all'articolo 1°:

1° Soppressione dei tre viaggi alla settimana designati alle lettere *q*, *r*, *r bis*, dell'articolo 1° quando si verificherà l'apertura dell'intera linea ferroviaria lungo la costa tirrena da Napoli a Reggio;

2° Soppressione dei viaggi delle linee di cui alle lettere *i*, ed *i bis*, quando per la prima si verificherà l'apertura delle linee ferroviarie Mandas-Tortolì e Macomer-Orosei;

3° Soppressione del viaggio di cui alla lettera *n*, quando sarà compiuta l'intera linea ferroviaria Siracusa-Licata;

4° Soppressione del viaggio di cui alla lettera *p*, Palermo Messina, quando sarà compiuta l'intera linea ferroviaria litoranea Palermo-Messina.

Queste modificazioni o soppressioni non potranno attuarsi che col preavviso di tre mesi e dovranno essere approvate per legge.

Art. 5.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentiti i concessionari, e potranno in egual modo essere variati mediante preavviso opportuno.

Le partenze dai porti indicati all'articolo 1°, dovranno seguire in orario, indipendentemente dal ritardo nell'arrivo dei piroscafi che fanno capo ai porti stessi.

Le partenze potranno però essere ritardate od anticipate per ordine scritto del Ministero delle poste e dei telegrafi, dei direttori delle poste o per cause di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo.

I ritardi e le anticipazioni di cui sopra dovranno essere notificate ai concessionari col preavviso di sei ore, non potranno eccedere le sei ore salvo circostanze politiche straordinarie, e non daranno diritto ad alcuna indennità.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal console italiano, ed in sua mancanza, dalle autorità locali.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione col minor ritardo possibile.

Per le linee sotto le lettere *g*, *h*, *i*, *i bis*, *l*, *n*, *p*, *q*, *r*, *r bis*, *s*, dell'articolo 1° sarà determinato il giorno della partenza e dell'arrivo rispettivamente ai due porti capi linea, senza fissare pei porti intermedi alcun orario, che resta in facoltà dei concessionari di stabilire, a seconda delle esigenze locali, salvo al Ministero l'indicazione del tempo minimo di sosta, che dovranno fare i piroscafi nei singoli scali di dette linee.

I concessionari però si obbligano di pubblicare, d'accordo col Ministero, orari trimestrali che rispondano alle esigenze del commercio.

Art. 6.

I viaggi designati nell'articolo 1° dovranno essere eseguiti con la velocità normale:

1° di 15 nodi all'ora per le linee sotto le lettere *a*, *t*, dell'articolo 1°;

2° di 12 nodi per quella sotto la lettera *b*;

3° di 10 nodi all'ora per quelle sotto le lettere *c*, *d*, *e*;

4° di 9 a 10 nodi per le rimanenti linee.

Quando il porto di Civitavecchia sarà in condizioni da permettere l'entrata e l'uscita ai piroscafi con ogni tempo ed in qualunque ora del giorno o della notte, il Governo potrà elevare la velocità dei piroscafi adibiti alla linea di cui alla lettera *b*, da 12 a 15 miglia all'ora, attribuendo la sovvenzione per lega stabilita per la linea sotto la lettera *a*, fra Napoli e Palermo.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

La velocità anzidetta sarà computata semestralmente, salvi i casi di forza maggiore, debitamente giustificati.

Cauzione.

Art. 7.

All'atto della sottoscrizione del contratto i concessionari dovranno pignorare per la somma di un milione di lire il materiale posseduto a favore del Governo, ottenendone lo svincolo, quando avranno presentato il materiale prescritto alla Commissione di cui all'articolo 22, e questa lo avrà accettato.

A cauzione ed a guarentigia poi dell'esatto adempimento degli obblighi assunti, i concessionari dovranno, prima dello svincolo suaccennato, vincolare per cauzione a favore del Governo e fino alla concorrenza della somma di lire 500,000, un piroscafo, mediante oppignorazione con regolare atto notarile, costituendo il pegno, e nominando il custode di esso a termine di legge.

Detto piroscafo dovrà essere assicurato presso Società accettata dal Governo, per un prezzo che garantisca l'importo della cauzione.

Art. 8.

La cauzione servirà eziandio a rimborsare il Governo dei danni o delle multe inflitte per inadempimento degli obblighi contrattuali, quando il loro ammontare non fosse coperto, o non potesse essere trattenuto sulla sovvenzione mensile.

In tal caso la cauzione dovrà essere immediatamente completata, affinchè si trovi costantemente nel limite stabilito dall'articolo precedente.

Sorveglianza del servizio.

Art. 9.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Esso è rappresentato nei luoghi di approdo:

a) dai direttori, dagli ispettori, dai capi degli Uffizi postali, per quanto ha tratto al trasporto delle corrispondenze, dei pacchi postali e per quanto concerne la regolarità del servizio;

b) dai funzionari dipendenti dal Ministero della marina, che saranno all'uopo designati da quello delle poste e dei telegrafi, per la sorveglianza del materiale e pel controllo degli orari stabiliti;

c) dai regi consoli italiani residenti nei porti esteri.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi rivolge gli ordini ai concessionari od ai loro agenti, sia direttamente, sia per mezzo dei propri rappresentanti.

L'azione dei commissari del Governo consiste:

a) nel vigilare all'esatto adempimento degli obblighi contrattuali;

b) nel sorvegliare l'applicazione del regolamento per l'esecuzione dei servizi postali marittimi, di cui all'articolo 92;

c) nel segnalare le infrazioni che potessero verificarsi, proponendo, ove sia il caso, l'applicazione delle multe previste dal contratto;

d) nell'indicare le modificazioni che si credesse utile d'introdurre nel servizio.

I commissari del Governo avranno diritto di fare a bordo dei piroscafi le visite che giudicheranno opportune, facendosi accompagnare a tale scopo dalle persone di cui stimeranno conveniente richiedere l'assistenza, e potranno in qualunque occasione farsi esibire il giornale di bordo e gli altri documenti necessari al disimpegno del loro mandato.

Ai funzionari del Ministero della marina, incaricati delle attribuzioni di commissari del Governo, è inoltre affidata la sorveglianza sul personale di bordo e sulla navigazione dei piroscafi.

Nei casi di ritardi, sia nell'arrivo, che nelle partenze dei piroscafi, segnalati dai commissari del Governo, il Ministero della marina assumerà le necessarie informazioni intorno alle cause che diedero luogo ai ritardi, esaminando, quando ne sia il caso, la condotta della navigazione, per fare poi le opportune comunicazioni al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Indipendentemente da ciò e pei porti che saranno indicati, gli uffiziali di porto trasmetteranno giornalmente al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto indicante le ore di arrivo e di partenza dei piroscafi sovvenzionati.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà incaricare funzionari speciali ad eseguire quelle missioni temporanee e straordinarie che il medesimo giudicherà opportuno, nonchè per ispezionare a bordo il trattamento delle merci e dei viaggiatori e per esaminare il registro dei reclami.

Art. 10.

Allo scopo di controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati a consegnare ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Piroscafi.

Art. 11.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere nazionali e di assoluta proprietà dei concessionari.

I detti piroscafi dovranno inalberare in servizio, oltre la bandiera nazionale, quella postale, secondo le norme che saranno prescritte dal Ministero della marina, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai battelli postali.

I piroscafi da adibirsi al servizio devono essere classificati al registro italiano, salvo ai concessionari di richiedere nel loro interesse anche la registrazione al Lloyd inglese.

Art. 12.

Il numero dei piroscafi dovrà essere corrispondente alla regolare ed esatta esecuzione del servizio contemplato all'art. 1.

I piroscafi da assegnarsi alla riserva per ciascuna linea, saranno determinati dal regolamento, di cui all'art. 92.

La stazzatura minima di tonnellate di registro dei piroscafi sarà la seguente:

di tonnellate 500, per le linee *a*, *b*, *t*, di cui all'art. 1;

di tonnellate 400, per le linee *c*, *d*, *e*, *l*, *m*, *o*;

di tonnellate 350, per le linee *g*, *h*, *i*, *i* bis, *n*, *p*, *q*, *r*, *r* bis;

di tonnellate 150, per la linea *s*;

di tonnellate 100, per la linea *f*.

Detto tonnellaggio sarà determinato secondo le norme del Regio decreto dell'11 marzo 1873, modificato da quello del 30 luglio 1882, n. 943.

Qualora alcuno o tutti questi piroscafi fossero, durante la concessione del servizio, dichiarati inservibili, i concessionari dovranno surrogarli con altri di una stazzatura non inferiore a quella precitata.

Valendosi il Governo della facoltà di cui al terz'ultimo comma dell'art. 1°, i concessionari dovranno aumentare il numero dei piroscafi in proporzione degli aumentati viaggi.

Art. 13.

La forza dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'art. 6.

Art 14.

Gli scafi e le macchine dei nuovi piroscafi dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più mo-

derni e perfezionati, con materiali di prima qualità, si da meritare di essere inscritti nella prima classe del registro italiano I. I. A. 100 stella.

Tutti i nuovi piroscafi superiori a 500 tonnellate saranno costruiti a doppio fondo (sistema cellulare), acciocchè possano essere zavorrati con acqua di mare e portare una sufficiente quantità di acqua dolce, quando fossero destinati al servizio di una flotta durante la guerra.

Le macchine e le caldaie dovranno aver resistito con soddisfacente risultato alle prove a freddo e a caldo prescritte nei contratti della marina militare.

Le caldaie dovranno potere agire sia a tirare libero, sia a tirare forzato, e saranno perciò munite di appositi apparecchi a tirare forzato, di uno fra i più recenti sistemi, riconosciuti aver dato ottimi risultati.

I piroscafi, ad un terzo carico, dovranno alle prove di velocità sopra base misurata, con mare calmo o leggermente mosso, mantenere, per la durata di quattro ore, velocità superiore del dieci per cento a quella prescritta, durante tale corsa di prova, per la linea su cui sono destinati a prestare servizio, secondo il presente quaderno d'oneri.

L'altezza dei ponti, pei piroscafi al di sopra di mille tonnellate, ossia la distanza fra la faccia superiore del tavolato del ponte e la faccia inferiore dei bagli del ponte sovrastante, non dovrà mai essere minore di metri 2 30

I piroscafi saranno forniti di locali bene arredati per i passeggeri di prima e di seconda classe e per gli ufficiali di bordo, e di locali bene aereati per i passeggeri di terza classe e per l'equipaggio, in modo da poter sostenere favorevolmente il confronto con i migliori piroscafi di bandiere estere destinati al trasporto di passeggeri.

Tutti i locali destinati ad alloggio saranno forniti di un numero sufficiente di sportellini e di boccaporti.

Le donne, in qualunque classe prendano posto, avranno diritto di essere alloggiate in camere riservate ad esse soltanto.

I pisoscafi dovranno avere carbonili capaci di contenere tutto il combustibile occorrente per la traversata più lunga, durante la quale non è conveniente si provvedano di carbone, aumentata di quella quantità di riserva che sarà prescritta per ciascuna linea.

In ogni piroscafo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente allo scopo, nonchè anelli di sicurezza, in numero almeno uguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri insieme.

Ciascun piroscafo, della portata di oltre mille tonnellate, oltre alle paratie stagne prescritte dai registri, nè avrà altre intermedie e a tale distanza fra di esse:

a) che un compartimento qualsiasi venendo invaso dall'acqua, il piroscafo possa ancora navigare con sicurezza;

b) che due compartimenti riempiendosi di acqua non possano cagionare la sommersione del piroscafo.

Le due paratie estreme saranno perfettamente stagne e non sarà accordato di aprire in esse alcuna porta di passaggio. Nelle paratie intermedie sarà permesso di aprire passaggi, ma questi dovranno potersi chiudere rapidamente con porte a saracinesca, manovrabili dal ponte superiore.

Ogni compartimento dovrà essere fornito di potenti mezzi di vuotamento delle acque che lo invadessero.

I piroscafi dovranno portare alberatura, velatura ed attrezzatura sufficiente da poter manovrare e navigare in modo da raggiungere il porto più vicino, quando per avarie nei meccanismi o nelle caldaie non potessero servirsi del propulsore per mantenersi in cammino.

Tutti i piroscafi dovranno avere installazioni interne sistemate in modo da rendere agevole, mediante facili adattamenti, il trasporto di truppe, di cavalli e di materiali da guerra.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e gli oggetti di allestimento dovranno essere tenuti in stato costante di perfetta conservazione; le caldaie dovranno essere dai concessionari surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione di cui all'art. 22.

I piroscafi di rispetto dovranno essere tenuti in perfetto stato di conservazione e pronti ad entrare in servizio appena se ne manifesti il bisogno.

Su ogni piroscafo dovranno essere installati mulinelli a vapore e tutti gli apparecchi necessari per sollecitare la manovra delle ancore, l'imbarco e lo sbarco delle merci, affine di abbreviare per quanto sia possibile le fermate nei porti intermedi.

Art. 15.

Il nuovo materiale nautico, tanto pei servizi interni quanto per quelli internazionali, di cui all'articolo 1, dovrà costruirsi nei cantieri italiani.

Art. 16.

Il materiale nautico contemplato dagli articoli 6 e 12, dovrà essere pronto alla navigazione il giorno in cui andrà in vigore la presente convenzione.

Il Governo accorda una dilazione di tre anni per completare il materiale secondo le condizioni richieste dal presente capitolato.

Pel primo triennio sarà fatta una riduzione alla sovvenzione normale d'accordo fra il Governo ed i concessionari.

Art. 17.

I concessionari non potranno intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da essi assunte, se non avranno provato di essere forniti del numero prescritti di piroscafi occorrente alla esecuzione dei servizi contemplati nel presente quaderno d'oneri.

Il Governo può inoltre per ragioni di pubblico interesse, indipendentemente da quanto è prescritto nel precedente art. 16, autorizzare temporaneamente, in casi eccezionali, i concessionari a servirsi di piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite.

In questo caso sarà fatta una riduzione sulla sovvenzione normale in relazione alla velocità.

La riduzione sarà determinata caso per caso, tenute presenti le condizioni dei singoli piroscafi, dal Consiglio superiore di marina, coll'intervento di un delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e di uno di quello del commercio.

Art. 18.

Le trasformazioni del materiale, e le riparazioni di ogni natura del materiale stesso dovranno essere affidate esclusivamente, durante il tempo della concessione, alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani, salvo che essi avessero tutta la loro potenzialità assorbita in altri lavori, circostanza da constatarsi dal Governo.

Art. 19.

Qualora si rendessero necessarie speciali modificazioni negli apparecchi motori ed in altre condizioni pel piroscafo, il Governo avrà diritto d' imporle ai concessionari mediante speciale convenzione.

Art. 20.

I concessionari faranno conoscere al Ministero delle poste e dei telegrafi in quali cantieri ed officine saranno costruiti i piroscafi. Il medesimo si riserva la facoltà di esercitare la sua vigilanza sulla esecuzione dei lavori e sui materiali adoperati, per mezzo di Commissioni, le quali avranno il diritto di accedere agli scali, alle officine ed ai magazzini, di farsi comunicare i piani e di procedere a quelle prove sui materiali adoperati che credessero convenienti.

Art 21.

Nel caso che un piroscafo, per una disgrazia qualunque, si perdesse, i concessionari dovranno provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfacente pienamente alle condizioni stabilite nel quaderno d'oneri ed avranno l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente alle esigenze del contratto, nel termine di 18 mesi.

Il piroscafo da adibirsi al servizio dovrà però essere accettato dalla Commissione di cui all'art. 22.

Anche a questo caso sarà applicabile la disposizione di cui all'articolo 17.

Art. 22.

I concessionari rassegneranno al Ministero delle poste e dei telegrafi l'elenco dei piroscafi da adibirsi ai servizi loro affidati.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto sia nuovo, sia in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà apposita Commissione della Regia marina, la quale, nelle visite al materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, da emanarsi dal Ministero delle poste e dei telegrafi di concerto con quello della marina ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

Art. 23.

La Commissione, di cui all'articolo precedente, visita lo scafo internamente ed esternamente, esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo, da designarsi dal Governo. Ispeziona ugualmente la macchina, le caldaie; verifica gli attrezzi e corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 24.

L'ispezione della Commissione di cui sopra è obbligatoria anche per quei piroscafi che, quantunque ammessi precedentemente al servizio sovvenzionato, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza.

In questo caso i concessionari, nell'istanza che presenteranno per la visita, indicheranno la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 25.

Ogni cinque anni dalla data dell'incominciamento del servizio, il Ministero delle poste e dei telegrafi deve far procedere, per mezzo di quello della marina, alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari, perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 26.

Oltre il disposto dell'articolo precedente, il Ministero delle poste e dei telegrafi dovrà fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggieri.

Risultando dalle visite che alcuno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, i concessionari dovranno, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo, ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che l'Impresa possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 27.

I concessionari dovranno facilitare con ogni mezzo alla Commissione le visite di verificazione, tanto alla macchina, quanto allo scafo, scoprendo o smontando, all'occorrenza, quelle parti o quei pezzi che facesse di mestieri per accertare il loro vero stato.

Art. 28.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione in servizio dei piroscafi, il Ministero delle poste e dei telegrafi inviterà i concessionari a fare quelle osservazioni che stimassero opportune intorno alle deliberazioni della Commissione.

Le osservazioni dei concessionari saranno dal Ministero delle poste e dei telegrafi comunicate a quello della marina, che, esaminatele e sentito il parere del Comitato per i disegni delle navi, determinerà sulle osservazioni rilevate dalla Commissione di visita, informandone il Ministero delle poste e dei telegrafi per le opportune comunicazioni ai concessionari.

Art. 29.

Le spese per indennità di missione alla Commissione, ed altre occorrenti per l'esecuzione delle visite dei piroscafi, saranno a carico pel bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 30.

I concessionari indicheranno al Ministero delle poste e dei telegrafi i gruppi di linee, su cui intendono destinare i singoli piroscafi, i quali non potranno poi essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri, senza l'autorizzazione del predetto Ministero.

A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee, alle quali il piroscafo potrà essere adibito.

Art. 31.

Due originali dei verbali di visita e di tutti gli atti della Commissione di visita saranno trasmessi dal Ministero della marina a quello delle poste e dei telegrafi.

Uno dei verbali stessi sarà comunicato ai concessionari.

Art. 32.

Ove dai commissari del Governo si ritenesse che qualche persona dell'equipaggio dei piroscafi sovvenzionati non fosse adatta, sotto tutti i riguardi, all'ufficio ad essa attribuito, sarà fatta dall'Autorità competente motivata proposta di sbarco al Ministero delle poste e dei telegrafi, unendo alla proposta stessa le osservazioni dei concessionari.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi sentirà quello della marina, le cui decisioni saranno inoppugnabili.

Art. 33.

Al servizio dei piroscafi saranno addetti ufficiali competenti, legalmente riconosciuti, e provveduti di certificati ottenuti secondo le leggi in vigore.

Art. 34.

I piroscafi in servizio postale avranno un equipaggio, di cui il *minimum* sarà determinato, sentiti i concessionari, dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina. Pei piroscafi in servizio commerciale provvederà il Codice della marina mercantile.

Art. 35.

Sui piroscafi sarà riservato apposito locale per gli ammalati e specialmente pei mentecatti, affinchè non diano molestia agli altri passeggieri e possano essere posti sotto la necessaria sorveglianza.

I piroscafi dovranno avere inoltre un locale chiuso, coperto ed arieggiato per collocarvi i prigionieri militari ed i detenuti civili.

Art. 36.

I locali dei passeggieri saranno provveduti di tutti gli oggetti necessari al loro uso.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna dei dispacci.

Art. 37.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto di tutti i dispacci postali inscritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione di Regi Stati, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di dispacci s'intendono le casse, i sacchi o pieghi di corrispondenze ordinarie, raccomandate od assicurate, i pacchi postali sciolti o riuniti in paniere od in altri recipienti, quando il loro numero richiedesse siffatto modo di spedizione, i gruppi di numerario ed i valori di qualsiasi specie di proprietà governativa, i recipienti vuoti, le provviste di materiale ad uso degli uffici postali, ed in genere qualsiasi altro oggetto che per legge e per regolamento sia o possa essere trasmissibile per mezzo della posta, senza riguardo ai luoghi di provenienza e di destinazione.

Pel trasporto però dei pacchi postali, siano ordinari, con dichiarazione di valore o con assegno sarà corrisposto ai concessionari il compenso annuo di lire *quarantamila*, finchè il peso massimo dei pacchi stessi sia limitato a tre chilogrammi.

Quando siffatto peso fosse elevato a cinque chilogrammi, il compenso anzidetto sarà portato a lire *sessantamila* all'anno. I concessionari saranno responsabili dei danni risultanti al Governo per perdite, manomissioni o avarie di dispacci, di pacchi, e di altri oggetti, salvo il caso di forza maggiore, e dovranno tenerlo rilevato dall'indennità che il Governo stesso dovesse corrispondere ai terzi.

L'obbligo del trasporto gratuito dei dispacci e quello dei pacchi mediante il compenso, di cui sopra, vale anche per le linee che i

concessionari esercitassero per loro conto senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi destinazione.

Art. 38.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi i dispacci postali; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano del piroscafo, sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste credesse di destinare a bordo pel servizio dei dispacci uno o due impiegati ed un inserviente, i concessionari saranno in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letto, indipendentemente da apposito e sufficiente locale, per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta in seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese dei concessionari.

Gli impiegati prenderanno posto alla tavola dei passeggieri di prima classe o del comandante, ed il servente a quella di seconda classe o degli ufficiali, a metà prezzo della tariffa dei viaggiatori.

Art. 39.

Qualora un piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a sua disposizione, pel servizio dei dispacci, la migliore imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo, sempre quando il capitano del piroscafo stimi che lo sbarco dei dispacci possa farsi senza pericolo col mezzo suaccennato.

Ove non fosse imbarcato l'impiegato o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Qualora poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicata nell'itinerario di cui all'art. 1°, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci all'ufficio di posta locale o viciniore, o per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 40.

Ferma restando in ogni tempo la partenza da Civitavecchia della corsa giornaliera per il Golfo degli Aranci, di cui alla lettera *b* dell'art. 1°, i concessionari in casi di tempi procellosi, da giustificarsi, potranno approdare a Porto Santo Stefano, anzichè a Civitavecchia, nel viaggio giornaliero dal Golfo degli Aranci.

Verificandosi tale eventualità, i concessionari provvederanno a proprie spese allo sbarco dei dispacci, che consegneranno all'uffizio postale di Porto Santo Stefano, il quale provvederà al loro trasporto alla stazione di Orbetello, pure a spese dei concessionari.

Art. 41.

I concessionari dovranno far ritirare i dispacci dagli uffizi postali al porto o dagli uffizi sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli uffizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi uffizi, dagli agenti incaricati di trasportare i dispacci medesimi allo scalo d'imbarco.

Essi dovranno ugualmente operare la consegna dei dispacci in arrivo negli uffizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento dei dispacci dovranno, per ordine del Ministero delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie.

Il trasporto dei dispacci da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi le distribuzione delle corrispondenze nei porti di approdo e la rispedizione dei dispacci dai porti stessi, i concessionari dovranno, a richiesta del Governo, attuare, a proprie spese, speciali comunicazioni cogli uffizi semaforici, che verranno all'uopo designati.

Art. 42.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e del telegrafi nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per le conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco dei dispacci dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi delle linee postali e postali-commerciali dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo i dispacci.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute negli articoli 68 e 99 del presente quaderno d'oneri, rimane stabilito, che l'ora di partenza dei piroscafi delle linee postali e postali-commerciali, sarà determinata dal momento in cui l'ultimo dispaccio postale sarà consegnato a bordo, mentre l'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli Uffizi od agli agenti, indicati nel precedente articolo, del primo dispaccio postale da sbarcarsi.

Art. 43.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle Poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffizi di posta, tanto interni che esteri, all'uopo autorizzati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente ai dispacci, agli uffizi od agenti postali nei luoghi di approdo Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari, o dei loro agenti, sarà punita a norma di detta legge.

A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi, i comandanti dei piroscafi, su qualunque linea esercitata dai concessionari, dovranno aprire le suddette cassette mobili d'impostazione per estrarre le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero stesso.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali. Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà infine esigere che siano tenute esposte nell'agenzia dei concessionari cassette mobili d'impostazione, con l'obbligo alle agenzie stesse di estrarre le corrispondenze e di farle consegnare al comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi stampati, per cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi alla interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate e con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste e dei telegrafi, in caso di sospetto di frode, avrà facoltà di richiedere, per mezzo degli agenti postali, l'apertura delle corrispondenze per verificare se il contenuto si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

I concessionari, senza il consenso del Governo, non potranno sulle linee retribuite trasportare dispacci postali fra porti esteri per conto di un altro Stato.

Naviglio ausiliario per la Marina militare.

Art. 44.

1° È data facoltà al Ministero della marina di requisire, quando lo stimi opportuno, qualunque piroscafo appartenente ai concessionari, ancorchè non destinato sulle linee sovvenzionate, e ciò alle condizioni indicate nella seguente sezione *B*.

2° Lo stesso Ministero può scegliere fra i piroscafi costituenti il materiale dei concessionari, quelli che reputa adatti a servizi militari, ed inscriverli nei ruoli del naviglio ausiliario.

3° I tre piroscafi da destinarsi sulla linea Napoli-Palermo devono soddisfare alle particolari condizioni di velocità, di sicurezza e di protezione stabilite nella seguente sezione *A*, le quali li rendano idonei ad uso di guerra, e saranno iscritti nei ruoli del naviglio ausiliario.

Pei detti piroscafi non sarà dovuto alcun compenso speciale.

4° I piroscafi dei concessionari inscritti nei ruoli del naviglio ausiliario non possono essere noleggiati all'estero, nè venduti senza l'autorizzazione del Ministero della marina.

A) *Condizioni a cui devono soddisfare i piroscafi da inscriversi nel naviglio ausiliario.*

1° I piroscafi devono essere costruiti nello Stato.

2° Lo scafo deve essere diviso in compartimenti stagni di tali dimensioni, che messo uno qualunque di essi in comunicazione col mare, il piroscafo continui a galleggiare con sicurezza. Questi compartimenti stagni devono terminare al ponte della nave superiore al galleggiamento, ed in ogni caso estendersi non meno di metri 1.25 al disopra della linea di galleggiamento in carico.

La prima paratia stagna a prora deve arrivare in ogni caso fino al ponte scoverto ed essere distante dal dritto di prua un decimo della lunghezza della nave fra le perpendicolari.

Tutte le paratie stagne non devono avere porte stagne, o se le hanno, queste devono essere di struttura solida ed efficace e fatte in maniera che si possano chiudere con facilità e prestezza tanto dal posto stesso delle porte, quanto dal primo ponte al disopra del galleggiamento.

La buona tenuta e la solidità delle paratie stagne devono essere accertate mediante l'esperimento diretto di allagamento dei vari compartimenti della nave quando è in corso di costruzione o di allestimento.

Lo scafo deve avere il doppio fondo, che si estenda per non meno di due terzi della lunghezza della nave e sia munito di tubulature, valvole e pompe adatte perchè si possa allagare con acqua di mare e prosciugare o riempire di acqua dolce nei suoi vari compartimenti per l'alimentazione delle caldaie.

Il timone dev'essere mosso da un apparato a vapore situato possibilmente al disotto del galleggiamento: però l'asse del timone deve prolungarsi fino in coperta ed essere ivi munito di uno dei buoni sistemi di governo a mano.

3° Le caldaie devono essere protette da carbonili, larghi almeno metri 1.50.

4° Le pompe di circolazione della macchina devono essere di potenza sufficiente per scaricare dalla sentina fuori bordo 500 tonnellate d'acqua all'ora.

Le varie stive saranno collegate da una tubulatura di esaurimento alla quale facciano capo le pompe di circolazione suddette. I maneggi delle valvole di presa di questa tubolatura nelle varie stive devono estendersi sino al primo ponte sopra il galleggiamento. Sarà accertata con esperimenti diretti la potenza di queste pompe nel servizio suddetto.

5° I piroscafi devono avere carbonili stabili di servizio e carbonili di riserva, che possono essere temporanei, capaci di contenere collettivamente una provvista di carbone sufficiente a percorrere 4000 miglia con la velocità ridotta di 10 miglia.

Le spese per la costruzione dei carbonili di riserva, nel caso che fossero temporanei, devono essere a carico dei concessionari.

6° I piroscafi devono avere grue o pic di carico a vapore o idraulici per imbarcare e sbarcare merci.

7° I piroscafi devono essere capaci di mantenere una velocità di miglia 16 1[2 alle prove per un periodo di almeno quattro ore nelle condizioni indicate nel seguente paragrafo.

8° L'accertamento delle condizioni di cui nei precedenti paragrafi è fatto da una Commissione nominata dal Ministero della marina, la quale procede anche alle prove di velocità nel modo sotto indicato:

a) Le prove sono fatte interamente col personale dei concessionari, al quale spettano il comando, la direzione e la responsabilità della nave e del suo apparato motore, le attribuzioni della Commissione essendo limitate ad accertare che le condizioni prescritte siano appieno soddisfatte;

b) Le prove si devono fare a carena pulita, con carbone scelto e il mare calmo o leggermente mosso, purchè l'agitazione del mare sia in limiti così moderati da non influire sul cammino della nave. In ogni caso, eseguita la prova, lo stato di agitazione del mare non può mai essere invocato in favore dei concessionari in compenso di deficienza nella velocità;

c) La velocità del piroscafo si determina percorrendo lungo la costa una base di lunghezza bene accertata e nei suoi due versi per modo che sia eliminata l'influenza del vento e della corrente. La base deve essere stabilita fra due punti ben definiti della costa ed avere una lunghezza non inferiore a 20 miglia marine.

L'ufficio idrografico della regia marina fornirà tutti gli elementi relativi alle basi delle corse e le carte delle basi stesse. Non si fanno compensi per le deviazioni della nave dovute a inabile governo del timone, e la velocità della nave è quella che risulta dal quoziente della lunghezza della base in miglia marine per il tempo medio in ore impiegato a percorrerla nei due versi;

d) Alla partenza la nave deve essere in completo carico di carbone ed avere zavorra d'acqua o altro carico a bordo che in tonnellate uguagli la metà della stazza netta della nave.

È data facoltà ai concessionari di regolare la distribuzione della zavorra nelle stive e nel doppio fondo come stimano più conveniente per l'azione delle eliche e per la velocità della nave.

È loro ugualmente data facoltà di usare la ventilazione artificiale con ventilatori o con altri mezzi per attivare la combustione nelle fornaci delle caldaie, però in limiti moderati da non produrre danno alle caldaie.

Del peso della zavorra imbarcata e delle immersioni della nave si deve far nota nel verbale della prova;

e) Nel verbale della prova, oltre i dati relativi alla velocità della nave, si devono annotare anche tutti quelli che si riferiscono alle funzioni dell'apparato motore ed a quello di maneggio del timone;

f) La prova è considerata nulla e deve essere ripetuta nel caso che durante l'esperimento si manifestino irregolarità nelle funzioni dell'apparato motore, che obblighino a rallentare il suo andamento, così che per esse la velocità della nave risulti inferiore a quella voluta, o che le medesime siano tali da impedire alla nave, alla fine dell'esperimento, di continuare a navigare regolarmente con una velocità inferiore di due nodi a quella prescritta per la prova, ancorchè nell'esperimento eseguito la velocità stessa sia stata raggiunta.

La prova deve ugualmente essere ripetuta nel caso che, dopo la medesima si facciano palesi perdite dai tubi caloriferi e dai tiranti, o altri danni nelle caldaie o nelle macchine richiedenti lavori di riparazioni.

Si deve del pari ripetere la prova nel caso che avarie nel maneggio del timone o altre circostanze impediscano di eseguirla nel modo completo che è più sopra indicato.

9° Il Ministero della marina ha facoltà di far eseguire a bordo dei piroscafi suaccennati i lavori necessari per l'istallazione delle artiglierie, per la conservazione delle munizioni e simili, senza che competa perciò alcuna indennità ai concessionari.

10° Il capitano al comando del piroscafo od almeno uno degli ufficiali di coperta, il macchinista direttore della macchina od almeno un altro macchinista devono possibilmente appartenere alla riserva navale col grado di ufficiale.

Oltre a ciò i concessionari s'impegnano, nella composizione dell'equipaggio in coperta e del personale di macchina, di preferire per quanto è possibile individui in congedo illimitato della Regia Marina.

I concessionari si adopreranno affinchè una parte del personale del proprio stato maggiore, inscritto nei ruoli della riserva navale, prenda parte alle esercitazioni navali a richiesta del Ministero della marina e compatibilmente colle esigenze del servizio postale.

Nel caso di requisizione e per gli effetti della responsabilità dei rischi, contemplata nelle condizioni della requisizione stessa, i piroscafi sono considerati sotto il comando del personale dei concessionari e le loro macchine sotto la direzione del personale stesso, quando il comandante ed il direttore di macchina suddetti, sebbene apparte-

nenti alla riserva navale, non siano sostituiti dal Ministero della marina con altri ufficiali dallo stesso dipendenti.

B) *Condizioni per la requisizione in servizio della Regia Marina dei piroscafi.*

1° Dei piroscafi dei concessionari, il Ministero della marina ha facoltà di designare quelli che reputi adatti a servizi militari, ancorchè non sieno addetti a linee sovvenzionate, da requisirsi quando ne riconosca il bisogno.

2° I concessionari devono consentire che a bordo di tali piroscafi siano eseguiti preventivamente i lavori di carattere militare necessari per mettere i piroscafi stessi in condizioni da poter servire agli usi prefissi. Questi lavori sono compiuti interamente a cura e spese della Regia Marina.

3° Il numero, la disposizione delle artiglierie, gli spazi nei quali devono essere deposte le corrispondenti munizioni ed il modo con cui i locali debbono essere preparati, gli spazi dove devono essere situate le rastrelliere per le armi portatili e gli scaffali, le suppellettili analoghe per oggetti di armamento portatili, il numero, la disposizione dei proiettori di luce elettrica e quello delle dinamo con motrici corrispondenti per le loro azioni, ed in generale tutte le disposizioni necessarie per rendere il piroscafo atto al servizio per il quale è requisito, saranno studiate e stabilite da ufficiali della Regia Marina, di concerto con gli agenti dei concessionari.

4° Qualora, con la permanenza di qualche sistemazione a bordo di detti piroscafi, s'impedisca o si limiti il libero uso di una parte qualsiasi di essi, durante il tempo nel quale i medesimi non si trovano al servizio della Regia Marina, questa pagherà ai concessionari, a titolo di nolo, un'indennità nella misura seguente:

Per ogni metro cubo di spazio occupato nelle stive, lire 40 per ogni mese ed in proporzione per ogni frazione di mese superiore a 15 giorni: per gli spazi occupati nei ponti destinati ad alloggio di passeggieri di qualsivoglia classe, la rata mensuale di nolo permanente sarà determinata volta per volta e, secondo le circostanze, di accordo fra le due parti.

Il pagamento di questo nolo permanente è sospeso durante il tempo nel quale il piroscafo è requisito dalla Regia Marina.

5° I concessionari hanno l'obbligo di lasciare a bordo del piroscafo requisito tutto ciò che serve per l'esercizio della nave e che trovasi ordinariamente a bordo dei piroscafi destinati al trasporto dei passeggieri per lunghi viaggi.

Occorrendo, essi devono aumentare la dotazione di oggetti marinareschi del piroscafo in considerazione del servizio speciale, a cui questo sarà destinato.

Per converso hanno la facoltà di sbarcare, presi i concerti con i delegati della Regia Marina, oggetti che si considerino inutili o incomodi nel servizio speciale suddetto.

6° In caso di requisizione, la Regia Marina corrisponderà ai concessionari per tali piroscafi un'indennità, calcolata nel modo seguente dal giorno (incluso) in cui i piroscafi sono messi a disposizione nei porti da essa indicati, fino a quello (escluso), in cui essi sono restituiti ai concessionari stessi:

a) Un'indennità del 5 per cento all'anno sul valore di stima del piroscafo e del materiale di armamento.

Questo prezzo di stima del piroscafo e del suo materiale di armamento (il quale comprende gli attrezzi, corredi ed istrumenti di cui il piroscafo è munito per la manovra e per la macchina, gli arredi delle cabine, delle sale da pranzo, delle sale di trattenimento, ecc., esclusi i materiali di consumo di qualunque specie) viene determinato all'atto della scritta fatta dalla Regia Marina, da un Collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della marina, due dai concessionari ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Per la determinazione di questa prima indennità, il valore del piroscafo, escluso il materiale di armamento, è ogni anno diminuito del cinque per cento.

Se per accidenti sopravvenuti tale valore venisse a diminuire od al contrario per nuovi lavori di miglioramento venisse ad aumentare, si tiene conto di queste differenze, il valore delle quali viene determinato dal Collegio dei periti;

b) Un'altra indennità, in aggiunta alla prima, stabilita all'otto per cento all'anno, è pagata per il tempo anzi accennato sul valore del piroscafo all'epoca della sua ammissione in servizio, senza alcuna riduzione posteriore per cagione dell'età e fino a vent'anni di età, e su quello del materiale d'armamento determinato all'epoca stessa.

Nell'indennità, di cui sopra, sono comprese le spese di manutenzione, le quali restano perciò a carico dei concessionari, salve le eccezioni che seguono.

I rischi di guerra sono tutti a carico del Governo. I rischi di mare e di fuoco sono a carico del Governo solamente quando i piroscafi siano al comando di ufficiali della Regia Marina.

Le suddette due indennità sono pagate ai concessionari a mesi scaduti e calcolate a giornata.

Le spese di pilotaggio, diritti marittimi e consimili sono rimborsate ai concessionari sulla produzione dei documenti che li comprovino;

c) Sono a carico della Regia Marina le spese per i materiali di consumo impiegati durante la requisizione.

All'atto della requisizione sarà perciò formato in contradditorio un inventario di tali materiali, compreso il carbone esistente a bordo. Durante la requisizione i piroscafi devono provvedersi dei materiali di consumo nei porti militari dello Stato dai depositi e dagli stabilimenti della Regia Marina, e negli altri porti direttamente sulla piazza.

I materiali e gli oggetti forniti dalla Regia Marina devono a questa essere rimborsati al prezzo d'inventario. Quando i piroscafi vengono restituiti, si procede all'inventario dei materiali di consumo esistenti a bordo e si fa la differenza fra il valore dei materiali di consumo che si trovavano a bordo al momento della requisizione, aumentato di quello degli acquisti fatti durante la requisizione stessa e il valore di quelli esistenti a bordo all'epoca della riconsegna, aumentato di quello dei materiali sbarcati durante il periodo stesso. Questa differenza viene rimborsata ai concessionari;

d) Il Governo rimborserà inoltre le spese di mantenimento tanto per il personale dei concessionari, quanto per quello militare imbarcato sui piroscafi requisiti.

Il personale dei concessionari continuerà ad avere il trattamento normale stabilito dai concessionari stessi; quello militare sarà ammesso alle tavole corrispondenti, secondo accordi da prendersi fra i concessionari ed il Ministero della Marina. Le spese sono rimborsate in ragione delle giornate di presenza a bordo, escludendo il giorno dello sbarco e comprendendo quello dell'imbarco, nelle seguenti misure:

Per ogni persona ammessa alla tavola del capitano, lire otto;

Per ogni persona ammessa alla tavola degli ufficiali, lire sei;

Per ogni persona ammessa alla tavola dei sotto-ufficiali di bordo, lire due;

Per ogni persona ammessa alla razione del marinaro, lira una e centesimi cinquanta.

Per ottenere questo rimborso, i concessionari devono presentare alla fine della requisizione un quadro delle razioni somministrate, unitamente ad una copia del ruolo d'equipaggio, da cui risultino i movimenti d'imbarco e sbarco.

Qualora il periodo della requisizione si protragga oltre due mesi, il Ministero della marina può far pagare degli acconti sulla produzione di quadri dimostranti le somme erogate dai concessionari per questo titolo;

e) Il Ministero della marina rimborserà inoltre ai concessionari le paghe di tutto il personale di essi rimasto a bordo durante la requisizione, dal giorno del cominciamento di questa o dall'imbarco fino al giorno della riconsegna escluso. Nessuna deduzione sarà però fatta per gli stipendi ordinari mensuali delle persone sbarcate.

Se le paghe del personale di bordo fossero inferiori a quelle del personale corrispondente militare, si terrà conto di questa differenza a favore degli interessati.

Qualora la durata della requisizione ecceda due mesi, il Ministero

della Marina può pagare queste spese mensilmente, in base ai quadri dimostrativi delle spese stesse, formati dai capitani e muniti del visto dei concessionari.

Le suddette spese vengono rimborsate nelle sede dei concessionari;

f) Nel caso di perdita dei piroscafi, di preda, ecc. il Governo rimborserà ai concessionari il montare delle somme appartenenti ai medesimi, esistenti nella cassa di bordo e che fossero andate effettivamente perdute. Questo rimborso non potrà eccedere in alcun caso la somma di lire ventimila; ma i concessionari devono sempre dare la prova necessaria delle somme esistenti in cassa al momento dello avvenimento.

7° Qualora riparazioni necessarie allo scafo, all'apparato motore od ai finimenti di bordo impediscano al piroscafo requisito di fare il servizio, al quale è assegnato per un termine non più lungo di dieci giorni, sarà dalla Regia Marina trattenuto un trentesimo dell'indennità mensuale per ogni giorno d'impedimento oltre il decimo. Continueranno però durante questo tempo tutti gli oneri dei concessionari derivanti dalla requisizione.

Ma non sarà dalla Regia Marina trattenuta parte alcuna dell'indennità per impedimenti derivanti da riparazioni, per qualunque durata, quando il bisogno di queste riparazioni è conseguenza di fatti di guerra o di avarie occorse per errori di comando, mentre la nave è comandata da ufziali a ciò delegati della Regia Marina e non dagli ordinari ufficiali dei concessionari.

8° Nel caso ordinario che il comando del piroscafo requisito resti al capitano dei concessionari, questi, e con lui tutti i suoi dipendenti, deve uniformarsi agli ordini ed alle istruzioni che gli vengono date dalle autorità militari da cui il piroscafo dipende per l'attuazione del servizio, al quali è assegnato.

In questo stesso caso i militari, che si trovano imbarcati in più dell'equipaggio ordinario, in armonia colla regola del paragrafo 11 seguente, ciascuno secondo il suo grado e la sua posizione, devono uniformarsi a bordo agli ordini ed alle istruzioni degli ufficiali e delle altre persone dell'equipaggio ordinario dei concessionari per posizione ad essi superiore a bordo.

Parimenti gli ufficiali e le altre persone dell'equipaggio ordinario del piroscafo devono uniformarsi agli ordini ed alle istruzioni dell'ufficiale della Regia Marina messo a comandarlo, e in tutti i casi gli ufficiali e gradnati della Regia Marta medesima, che si trovino imbarcati nel modo indicato nel paragrafo 11 e che per posizione a bordo siano ad essi superiori.

9° Il macchinista dei concessionari che dirige l'apparato motore e gli altri individui dei medesimi che restino a bordo del piroscafo requisito, quando il comando di questo sia assunto da un ufficiale della Regia Marina, qualunque essi sieno, devono obbedire agli ordini del comandante militare e degli altri ufficiali della Regia Marina imbarcati.

10° Durante la requisizione la responsabilità della conservaziona del materiale, dell'esercizio dell'apparato motore, ecc., resta interamente ai concessionari se il comando del piroscafo e la condotta dell'apparato motore restano rispettivamente agli ufficiali ed ai macchinisti dei concessionari medesimi.

Invece, la detta responsabilità ricade sulla Regia Marina per la conservazione del materiale, se il comando del piroscafo viene assunto da ufficiali della Regia Marina. Lo stesso avviene per la condotta e la conservazione dell'apparato motore, se il macchinista dei concessionari che lo dirige, è sostituto da un macchinista della Regia Marina.

Per gli effetti della responsabilità della conservazione del materiale, nell'atto della requisizione sarà pvoceduto da due ufficiali della Regia Marina, e da due delegati dei concessionari, in contradditorio, allo accertamento dello stato del piroscafo requisito. Uguale accertamento sarà fatto nell'atto della riconsegna ai concessionari, rilevando i deprezzamenti (esclusi quelli dovuti all'uso ordinario), le perdite od il maggior valore che possa avere acquistato il piroscafo per lavori eseguiti a cura della Regia Marina.

Il valore delle perdite e dei deprezzamenti di cui sopra, nel caso che debbano andare a carico della Regia Marina, sarà da questa pagato ai concessionari, i quali per contro dovranno rimborsare allo Stato il prezzo delle migliorie come sopra accertate.

11° In generale, sul piroscafo requisito sarà mantenuto l'equipaggio mercantile ordinario; la Regia Marina per altro avrà diritto di sostituire in tutto od in parte con ufficiali, con graduati o comuni dei corpi militari, rispettivamente lo Stato maggiore, non escluso il capitano, e l'equipaggio mercantile suddetto.

La Regia Marina avrà parimenti diritto d'imbarcare sul piroscafo requisito uno dei suoi ufficiali, quale commissario governativo, ed il numero dei militari dei suoi corpi, che essa giudichi opportuno aggiungere come supplemento all'equipaggio ordinario.

12° Durante il tempo nel quale uno dei piroscafi trovasi requisito dalla Regia Marina, questa ha facoltà di acquistarlo, se ciò le convenga. In questo caso, in quello di perdite derivante da rischi di guerra, ed in quello di avaria superante due terzi del valore del piroscafo, se questa sia avvenuta mentre il piroscafo trovavasi sotto il comando di un ufficiale delegato della Regia Marina, il prezzo che questa pagherà ai concessionari sarà il valore del piroscafo, determinato da un Collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della Marina, due dai concessionari ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte d'appello di Roma, aumentato del 10 per cento in compenso della vendita forzata, ma diminuito di tre ottavi delle somme pagate dalla Regia Marina a titolo d'indennità per la requisizione in corso. Quando al momento della vendita o della perdita il piroscafo si trovasse requisito da più di sei mesi, la requisizione dei tre ottavi della indennità non avrà luogo che su quella pagata per sei mesi.

13° Pel caso di acquisto da parte della Regia Marina, considerato nel § 12, i concessionari devono consegnare i piroscafi liberi da ogni vincolo per crediti privilegiati, come pegni, cambi marittimi, tasse, retribuzioni alle Casse degli invalidi della Marina mercantile e simili, in maniera che la Regia Marina se ne possa servire liberamente senza reclami di chicchessia e per qualsivoglia ragione derivante da particolari impegni dei concessionari verso terzi, appena sia stipulato il contratto di compra-vendita.

Quando esistano crediti priveleggiati ancora accesi verso i concessionari a carico dei piroscafi che la Regia Marina vuole acquistare ed i concessionari non possano subito estinguerli, la R. Marina avrà facoltà di prelevare dalla somma dovuta ai concessionari, a saldo del prezzo dei piroscafi, quelle necessarie per la estinzione dei crediti suddetti e dei corrispondenti interessi. In questo caso essi li pagherà appena saranno resi liquidi, proverà i pagamenti fatti con la prestazione dei documenti di quietanza, e consegnerà ai concessionari le comme che siano sopravanzate, con i corrispondenti interessi.

Le stesse norme saranno osservate per il pagamento dei piroscafi che siano perduti per fatti di guerra, mentre trovansi requisiti dalla Regia Marina e per ragioni qualunque nelle stesse condizioni se sotto il comando di ufficiali della Regia Marina.

14° Nel caso di vendita forzata, come è detto nel § 12, ed in quello di vendita per conseguenza di avaria superante i due terzi del valore del piroscafo, i concessionari hanno diritto di ritirare da bordo prima della consegna, l'argenteria, i cristalli, la porcellana e la biancheria di servizio delle mense e gli oggetti da letto, come materassi, guanciali, coltri, biancheria, tende, ecc., salvo tanta parte quanta ne è necessaria per uso degli alloggi e delle mense di stato maggiore, di sotto ufficiali, ecc., siano questo stato maggiore e questi sott'ufficiali dipendenti dai concessionari o della Regia Marina.

15° In caso di alienazione dei propri piroscafi, i concessionari sono tenuti alla restituzione di tutto il materiale che per essi abbiano ricevuto dalla Regia Marina, la quale, per converso, ha l'obbligo di ripristinarli nelle condizioni nelle quali si trovavano, in quanto queste siano state modificate dalle sistemazioni eseguite per il servizio militare.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 45.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto la osservanza delle tariffe approvate dal Governo.

I concessionari ed i loro agenti non potranno fare per conto proprio, ed in società con altre persone, operazioni commerciali di trasporto su tutte le linee indicate all'art. 1°.

Il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci sarà interamente devoluto ai concessionari.

Nello scopo di facilitare i predetti trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Le Agenzie stabilite in città, ove esistono porti, saranno obbligate di accettare le merci non eccedenti il peso di 100 chilogrammi, per rimetterle ai piroscafi in partenza.

Le Agenzie dei porti in arrivo dovranno alla loro volta curare il ritiro dai piroscafi delle merci non eccedenti il peso suddetto, per effettuarne la consegna ai rispettivi destinatari.

Art. 46.

Il Governo assegnerà piroscafi in ciascun porto od approdo nel Regno un posto determinato alla riva, per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti lo sbarco e l'imbarco dei dispacci, dei viaggiatori e delle merci.

Ove non fosse possibile assegnare il posto anzidetto, verrà all'uopo collocata un'apposita boa d'ancoraggio.

Art. 47.

Sulle linee internazionali dell'art. 1, a cominciare dall'ultimo porto del Regno toccato dai piroscafi delle linee stesse, i concessionari stabiliranno il prezzo di passaggio dei viaggiatori ed i noli da applicarsi alle merci. Le tariffe non saranno superiori a quelle praticate da altre Società sovvenzionate in modo assoluto, epperò, per verun motivo i concessionari potranno far noli in danno di Genova o di Venezia o di altri porti del Regno, in confronto di Marsiglia e di Trieste. A condizioni uguali essi accorderanno la preferenza alle spedizioni del commercio italiano, purchè le domande d'imbarco siano state fatte ai loro agenti nei termini di tempo, che i concessionari avranno fissati e che terranno esposti a questo effetto in ciascuna Agenzia.

Le merci di esportazione provenienti da porti esteri, trasportate come complemento di carico sui piroscafi in partenza dall'Italia, non potranno in alcun caso essere tassate ad un prezzo inferiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura prese in Italia per essere spedite alla stessa destinazione collo stesso piroscafo.

Le merci d'importazione imbarcate in un porto estero sopra un piroscafo a destinazione di un porto italiano non saranno mai tassate a un prezzo superiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura imbarcate nello stesso porto sopra il medesimo piroscafo per essere rispedite con o senza trasbordo ad un porto estero.

Infine, i concessionari potranno per i porti esteri trasportare e depositare, presso le loro rispettive Agenzie, merci italiane da essere vendute a profitto degli speditori.

Le condizioni del nolo e la provvigione da corrispondersi per un tale servizio, saranno determinate dalla Commissione di cui all'articolo 51.

Art. 48.

I concessionari sono obbligati a stabilire servizi cumulativi colle altre linee di navigazione italiane ed estere, affinchè i viaggiatori possano proseguire il loro viaggio, senza munirsi di nuovi biglietti, ed i bagagli e le merci possano essere trasportate da un punto all'altro, senza bisogno di persone intermediarie nei porti di transito.

Pei porti, ove è possibile, la prosecuzione tanto dei passeggieri che delle merci, avrà luogo mediante il raccordamento della stazione marittima con quella ferroviaria.

I concessionari infine dovranno, con le norme preindicate, attuare servizi cumulativi con le ferrovie italiane e straniere per i viaggiatori, i bagagli e le merci.

Il detto servizio cumulativo dovrà estendersi eziandio al trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci fra i piroscafi e le stazioni ferroviarie, e dovrà stabilirsi con criteri da determinarsi dal Governo, che li discuterà coi concessionari.

I concessionari dovranno convenire colle Amministrazioni delle ferrovie e delle altre Società di navigazione i patti e le condizioni del servizio cumulativo per il maggior numero possibile di scali.

Salve le nuove disposizioni che, coll'approvazione del Governo, saranno stabilite d'accordo fra i concessionari e le Amministrazioni suddette, si osserveranno intanto pel detto servizio cumulativo le norme attualmente in vigore.

Quando l'accordo colle altre Amministrazioni precitate non siasi effettuato nel termine di sei mesi dalla richiesta fattane dal Governo, le condizioni ed i compensi del detto servizio cumulativo verranno stabiliti col mezzo di arbitri, che decideranno come amichevoli compositori.

I concessionari dovranno adottare tariffe speciali da approvarsi dal Governo, pel trasporto dei piccoli colli di merci tanto coi propri piroscafi che in servizio cumulativo, del peso fino a 5 chilogrammi, da 5 a 10, da 10 a 20, da 20 a 30, da 30 a 40, da 40 a 50 e da 50 a 100 chilogrammi.

Art. 49.

Sulle basi delle tariffe comuni il Governo potrà ordinare ai concessionari d'introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi già esistenti od istituirne dei nuovi, tanto colle Amministrazioni ferroviarie italiane o straniere, quanto con altre Società di navigazione.

Art. 50.

I concessionari potranno proporre l'esperimento di quelle modificazioni di tariffa e condizioni di trasporto che riterranno più convenienti ad aumentare il traffico. Tali modificazioni dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Art. 51.

Il *maximum* dei prezzi di passaggio dei viaggiatori, non compreso il vitto, per le linee contemplate dall'articolo 1, esclusi i prolungamenti internazionali, sarà proporzionale alle leghe di percorrenza con scala progressiva, come appare dal seguente quadro, purchè i prezzi stessi non risultino superiori alle tariffe approvate con decreto del 29 gennaio 1887, nel qual caso saranno applicate queste ultime:

Massimi dei prezzi di passaggio dei viaggiatori.

PERCORRENZA IN LEGHE	I^a CLASSE — Per ogni lega	II^a CLASSE — Per ogni lega	III^a CLASSE — Per ogni lega
Da 1 a 10	0. 79	0. 53	0. 27
oltre 10 a 20	0. 76	0. 51	0. 26
» 20 » 30	0. 74	0. 49	0. 25
» 30 » 40	0. 71	0. 48	0. 24
» 40 » 50	0. 69	0. 46	0. 23
» 50 » 60	0. 66	0. 44	0. 22
» 60 » 70	0. 64	0. 42	0. 21
» 70 » 80	0. 61	0. 41	0. 20
» 80 » 90	0. 59	0. 39	0. 19
» 90 » 100 e oltre	0. 56	0. 37	0. 18

L'esame delle tariffe sarà affidato ad apposita Commissione, composta di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, di uno del Ministero del commercio, di uno del Ministero delle finanze (Direzione generale delle gabelle) e di uno dei concessionari.

I fanciulli dai tre ai dieci anni pagheranno la metà dei prezzi suindicati; quelli di età inferiore ai tre anni avranno diritto al trasporto gratuito, sempre quando occupino la stessa cabina di chi li accompagna, a cui carico andrà il vitto.

Ogni viaggiatore avrà diritto al trasporto gratuito del proprio bagaglio (effetti di uso) nella proporzione seguente:

1ª classe. . . .	Kg. 100
2ª id.	» 60
3ª id.	» 40

Per ogni eccedenza di peso, si potrà esigere una tassa di centesimi 50 ogni 10 chilogrammi, qualunque sia la destinazione.

Il prezzo di vitto è fissato:

a lire 3 per ogni colazione
a lire 5 per ogni pranzo } pei viaggiatori di 1ª classe.

a lire 2 per ogni colazione
a lire 4 per ogni pranzo } pei viaggiatori di 2ª classe.

I vini da pasto, da consumarsi a bordo, dovranno essere di esclusiva produzione italiana.

I viaggiatori di 3ª classe, nei viaggi oltre due pernottazioni, dovranno provvedersi del vitto a bordo, ai prezzi indicati nella tabella pubblicata a cura dei concessionari ed approvata dal Governo.

I viaggiatori dovranno essere trattati a bordo con ogni riguardo, e su ciascun piroscafo sarà tenuto un registro per accogliere i loro reclami.

A tal fine su di ogni piroscafo, e nelle sale dei passeggieri, saranno affissi appositi avvisi, approvati dal Governo, indicanti:

a) l'itinerario del viaggio, le distanze in leghe marine da un punto all'altro della linea, i giorni e le ore di arrivo e partenza;

b) le tariffe dei viaggiatori, delle merci e dei bagagli;

c) il numero massimo per ogni classe dei passeggieri da imbarcarsi;

d) il numero dei pasti, coll'indicazione delle pietanze e della quantità e qualità dei vini che saranno serviti.

Art. 52.

I concessionari saranno tenuti a dar passaggio nei loro piroscafi su tutte le linee di cui all'articolo 1°, con approdo ai porti interni, alla metà del prezzo stabilito dai massimi pei viaggiatori, escluso il vitto, ai membri del Parlamento, (qualora non intervengano speciali accordi) ed alle loro famiglie, agli impiegati della Casa Reale, a quelli civili ed alle rispettive famiglie (moglie, figli, padre, madre, quando convivano coll'impiegato e siano a suo carico); agli allievi degli Istituti nautici ed ai componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo, ai membri ed agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni, ecc., non che ai missionari italiani ed alle suore di carità.

La riduzione del 50 per cento pei viaggi degli impiegati civili e delle rispettive famiglie sarà estesa alle loro persone di servizio ed alle nutrici con bambini lattanti, purchè viaggino cogli stessi piroscafi, con cui viaggiano gli impiegati e le loro famiglie.

Agli impiegati posti in disponibilità, in aspettativa od a riposo ed alle loro famiglie è pure concesso di recarsi con la riduzione del 50 per cento al domicilio eletto, purchè il viaggio si compia nel termine di tre mesi dalla data del relativo decreto.

Agli elettori politici la riduzione dovrà essere del 75 per cento durante il periodo elettorale.

Per le linee internazionali, la riduzione suaccennata è limitata ai membri del Parlamento, agli impiegati in genere che viaggiano per ragioni di servizio, ai missionari italiani, alle suore di carità, agli allievi degli Istituti nautici, agli invitati alle esposizioni ed ai componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo.

Resta convenuto che le linee internazionali cominciano dall'ultimo porto toccato nel Regno.

Art. 53.

I concessionari saranno in obbligo di dare passaggio ai militari di ogni grado che viaggiano a spese dello Stato ai prezzi che saranno fissati da apposite convenzioni coi Ministeri della guerra e della marina.

Il Governo si obbliga dal canto suo di non affidare ad altre Imprese i trasporti suddetti; salvo il caso di circostanze straordinarie di cui sarà giudice il Consiglio dei Ministri, riservandosi però la facoltà di valersi, ove lo creda, dei bastimenti della Regia marina o di altri presi a nolo dai concessionari.

In mancanza di speciali convenzioni, i militari che viaggiano a spese dello Stato, pagheranno la metà del prezzo della tariffa sui massimi, escluso il vitto.

Art. 54.

I concessionari saranno obbligati a trasportare in terza classe ed a metà prezzo della tariffa in base ai massimi, i condannati civili e militari, anche pel viaggio di ritorno, scontata la pena, nonchè gli imputati od accusati che si traducono per conto dello Stato.

Il trasporto dei condannati sarà eseguito in modo che essi siano sempre ed efficacemente segregati dagli altri passeggieri, osservando quelle cautele che saranno dalle autorità determinate.

I concessionari potranno richiedere la scorta conveniente per assicurare il tranquillo trasporto dei detenuti.

Sarà in facoltà dei concessionari di rifiutare, per giustificate circostanze speciali, l'imbarco degli alienati, rinviandolo al viaggio successivo.

Gl'indigenti ed i marinai naufraghi, che dall'estero ritornano in patria, saranno trasportati in 3ª classe a spese dello Stato al prezzo di lire 3 al giorno, compreso il vitto, pei capitani ed altri ufficiali di bordo, e di lire 2, pure compreso il vitto, per ogni altra persona appartenente alla gente di mare e per ogni indigente.

Le richieste saranno rilasciate dal console od agente del Governo. Il loro numero non potrà essere maggiore di 10 per ogni viaggio senza il consenso dei concessionari.

Le riduzioni pure di cui agli articoli 52 e 53 saranno fatte in base ai prezzi determinati dal quadro inserito all'articolo 51.

Art. 55.

Gl'ispettori delle poste e dei telegrafi, e gli altri impiegati che ne faranno le veci, avranno diritto, quando trovansi in missione, sulla semplice presentazione delle credenziali, ad un posto gratuito di 1ª classe, escluso il vitto.

Art. 56.

I concessionari si obbligano di trasportare gratuitamente, escluso il vitto, gli agenti doganali che fossero incaricati della visita dei bagagli lungo il viaggio, sulle linee di cui alle lettere *a* e *b* dell'articolo 1°.

I concessionari si obbligano inoltre di trasportare gratuitamente per ogni viaggio escluso il vitto, dall'estero in Italia e viceversa, un missionario italiano o una suora di carità, non che i nazionali indigenti che sono chiamati in Italia pel servizio militare. Alle stesse condizioni si obbligano di trasportare, a titolo di rimpatrio e per ciascun viaggio, due italiani poveri che, per ragioni di umanità, debbono essere inviati nel Regno per cura di una Società italiana di beneficenza.

Art. 57.

I concessionari eviteranno, dal punto di vista della salute pubblica, di ricevere a bordo viaggiatori affetti da malattie contagiose o merci di provenienza infetta.

Art. 58.

Pel trasporto delle merci dovranno osservarsi le condizioni d'imbarco che saranno stabilite dalla Commissione di cui all'articolo 51.

Le merci si divideranno in quattro categorie, ciascuna delle quali comprenderà quelle indicate nell'elenco che sarà compilato dalla Commissione stessa.

Il *maximum* dei prezzi di trasporto delle merci per le linee contemplate dall'art. 1°, esclusi i prolungamenti internazionali sarà proporzionato alle leghe di percorrenza, con scala progressiva, come risulta dal seguente quadro, purchè i prezzi stessi non risultino superiori alle tariffe approvate con decreto del 29 gennaio 1887, nel quale caso saranno applicate queste ultime:

Massimi delle tariffe pel trasporto delle merci.

PERCORRENZA IN LEGHE	Per ogni 100 chilogr. di merci o frazione				Valori ogni 1000 lire o frazione	Per ogni capo di bestiame	
	1ª categoria	2ª categoria	3ª categoria	4ª categoria		grosso	piccolo
Per un percorso fino a 20 leghe incl.	2.55	1.91	1.48	1.27	1.06	12.75	2.55
Id. superiore a 20 fino a 40	3.61	2.76	2.12	1.48	1.27	17. »	3.40
Id. id. 40 » 60	4.89	3.61	2.76	1.70	1.48	21.25	4.25
Id. id. 60 » 80	5.52	4.46	3.40	1.91	1.70	25.50	5.10
Id. id. 80 » 100	7.22	5.31	4,04	2.34	1.91	29.75	5.95
Id. id. 100 ed oltre	8.50	6.16	4.67	2.55	2.12	34. »	6.80

L'esame delle anzidette tariffe sarà affidato alla Commissione di cui all'articolo 51, la quale determinerà inoltre le modificazioni da introdursi nella classificazione delle merci e potrà anche stabilire tariffe speciali secondo i luoghi di produzione.

Art. 59.

Il trasporto di generi di privativa, nonchè di derrate ed oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà fatto in forza di contratti speciali, che potranno essere stipulati fra i concessionari e le diverse Amministrazioni dello Stato, o quelle altre che in determinati servizi le sostituiscano, ed in mancanza di questi speciali contratti sarà fatta una riduzione del 50 per cento sui prezzi massimi delle tariffe.

Il trasporto del materiale da guerra e di quello della marina destinato allo Stato od alle stazioni navali, dei generi di sussistenza e dei bagagli al seguito della truppa, sarà regolato e retribuito a norma delle convenzioni speciali, che saranno stipulate fra i concessionari ed i Ministeri della guerra e della marina.

In mancanza di tali accordi detti trasporti saranno fatti colla riduzione del 50 per cento sui prezzi massimi delle tariffe.

Tali riduzioni saranno fatte in base ai prezzi determinati dal quadro inserito all'articolo 58.

Il trasporto delle materie infiammabili ed esplodenti è ammesso, lasciando ai concessionari la facoltà di stabilire di volta in volta cogli speditori le modalità e le condizioni di imballaggio.

Art 60.

Affinchè le persone e gli oggetti indicati agli articoli 52, 53, 54, 59, possano godere dei vantaggi accordati dagli articoli stessi, occorrerà che nei porti italiani ne sia fatta richiesta dai Ministeri o dalle autorità superiori del luogo di partenza, e nei porti esteri dai regi agenti diplomatici o consolari del Governo. Pei viaggi però nell'interno del Regno potranno essere rilasciati, come si pratica dalle ferrovie e colle norme da esse stabilite, libretti provveduti di opportuni scontrini

È fatta eccezione per i membri del Parlamento, i quali saranno muniti di tessere personali di libera circolazione.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli saranno accordate anche su quelle linee, non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 61.

Il tempo di permanenza nei porti pel caricamento delle merci nelle linee di carattere postale sarà dal Ministero delle poste e dei telegrafi determinato, previo parere del Ministero di commercio, coll'avvertenza che dovranno avere la precedenza le considerazioni d'ordine postale.

Le merci dovranno essere disposte in modo da non compromettere il movimento del piroscafo, e da non impedire il libero accesso alle parti del bastimento riservate ai passeggieri.

Nessun oggetto di trasporto, eccettuate le vetture, i fusti vuoti, gli animali, le frutta, le piante vive e gli altri oggetti che possono deperire, se posti sotto coperta, potrà essere collocato sul ponte. Agli animali poi sarà assegnato un posto sicuro e tale da non dare incomodo ai viaggiatori.

Nessun collo di grosso bagaglio potrà essere collocato nelle sale dei viaggiatori.

Art. 62.

Per provvedere al trasporto delle merci negli scali intermedi, i concessionari dovranno ordinare alle proprie Agenzie di telegrafare a quella di partenza del piroscafo il quantitativo delle merci da imbarcarsi, per le quali dovrà conservarsi posto sufficiente a bordo nella proporzione dell'importanza commerciale dei diversi scali della linea.

Art. 63.

I concessionari saranno obbligati, a parità di condizioni, a non accordare preferenze ed a non stipulare contratti che abbiano per iscopo di diminuire le tariffe a favore di uno o più speditori

I concessionari potranno, quando il tempo di fermata e la deficienza di merci lo consentano, accettare materiali, come tegole e mattoni, caricati alla rifusa e a noli di favore, purchè non si rechi pregiudizio all'imbarco e sbarco delle altre merci.

Art. 64.

Prima dell'attuazione del servizio saranno presentate al Ministero delle poste e dei telegrafi le tariffe pei viaggiatori e per le merci, per le linee interne e per linea internazionali, da approvarsi con decreto da emanarsi d'accordo col Ministero del commercio.

Ove, per circostanze impreveduto, si rendesse necessaria la elevazione dei prezzi, oltre i massimi indicati nel presente quaderno di oneri, i concessionari dovranno formolare proposta motivata, da sottoporsi all'approvazione dei Ministeri delle poste e dei telegrafi, e dell'agricoltura e commercio.

Uguale approvazione sarà necessaria pel passaggio dall'una all'altra categoria delle merci, o per assimilazione di merci non comprese nell'elenco approvato.

Le tariffe approvate saranno comunicate alla Camere di commercio interessate e tenute affisse nelle Agenzie dei concessionari.

Qualsiasi modificazione di tariffa non potrà essere attuata se non mese dopo la sua approvazione da parte del Ministero.

Le condizioni delle polizze di carico dovranno essere compilate secondo gli usi e costumi dei diversi porti ed essere in consonanza delle leggi dello Stato.

Art. 65.

In caso di straordinaria carestia e di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il Governo potrà ordinare, pei generi alimentari di prima necessità, una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 66.

È riservata facoltà al Governo di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali, o per sviluppare il commercio di determinate provincie. In questo caso la differenza fra la tariffa effettivamente in vigore presso i concessionari e quella ordinata dal Governo, sarà compensata ai concessionari stessi qualora, prendendo a base il traffico dell'anno precedente con la tariffa normale, risulti una perdita per essi nel periodo di tempo in cui sarà adottata la tariffa ribassata.

Art. 67.

Tutte le divergenze che sorgessero fra i concessionari ed i caricatori circa l'applicazione delle tariffe, saranno deferite ad un Consiglio di arbitri, composto di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, di uno del Ministero del commercio, di uno del Ministero delle finanze (Direzione generale delle gabelle) e di altro dei concessionari.

Tutti i reclami quindi che giungessero al Ministero del commercio circa la applicazione delle tariffe saranno comunicati a quello delle poste e dei telegrafi, per essere sottoposti al giudizio arbitrale, quando l'evidenza dei fatti non consigliasse a dare una risposta direttamente

agli interessati, nel qual caso questa sarà fatta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito quello del commercio.

Penalità.

Art. 68.

Nel caso di ritardo nelle partenze dai punti estremi, non derivanti da forza maggiore giustificata, i concessionari incorreranno:

1° in una multa di lire 50 per ciascuna delle prime tre ore di ritardo e di lire 100 per ogni ora consecutiva sulle linee *a*, *b*, *l*, dell'articolo 1;

2° in una multa di lire 25 per ciascuna delle prime sei ore di ritardo e di lire 50 per ogni ora consecutiva sulle linee alle lettere *c*, *d*, *e* *f*, *m*, *o*, dell'articolo 1;

3° in una multa di lire 25 per ogni ora, dopo le prime dodici ore di ritardo, sulle rimanenti linee dell'articolo 1.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario o non prevista dall'articolo 1, i concessionari incorreranno in una multa di lire 1000.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 21, sarà punito con una multa di lire 100 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il Ministero della marina, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di lire 500.

Tenuto conto della velocità prescritta dall'articolo 6, e senza pregiudizio delle multe previste ai numeri 1, 2 e 3 del presente articolo, sarà applicata una penalità di lire 50 per ogni ora di ritardo verificatosi nelle ore complessive dei viaggi eseguiti nel semestre sulle linee sotto le lettere *a*, *b*, *l*; di lire 25 per ogni ora nelle linee *c*, *d*, *e*, *f*, *m*, *o*; e di lire 10 per ogni ora di ritardo, dopo le prime 12 ore, sulle rimanenti linee dell'articolo 1 del presente quaderno d'oneri.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione, e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione, siccome è detto all'articolo 8.

Art. 69.

Qualora la partenza di un piroscafo per le linee *a*, *b*, *c*, *d*, *e*, *l*, dell'articolo 1 fosse differita di ore 6, senza causa di forza maggiore, il commissario del Governo od i direttori delle Poste potranno prendere, di concerto con le autorità locali, tutte le disposizioni necessarie per assicurare il servizio dei dispacci, noleggiando tosto all'uopo altro piroscafo, e le spese che ne risulteranno saranno poste a carico dei concessionari. Non valendosi di questa facoltà e venendo omesso il viaggio, i concessionari incorreranno in una multa di lire 2000, oltre la perdita della sovvenzione.

Una multa di lire 1000, oltre la perdita della sovvenzione, sarà applicata pei viaggi che, senza causa di forza maggiore, venissero omessi sulle rimanenti linee dell'articolo 1.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Nel caso d'interruzione di servizio, il Governo potrà con semplice lettera o nota stragiudiziale eccitare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, non ostante tale invito si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere per questo solo motivo pronunciata dal Tribunale competente.

Verificandosi sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa, che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo del Re avrà facoltà di prendere possesso dei piroscafi destinati alla navigazione sovvenzionata e di adempiere agli obblighi tutti stabiliti nelle convenzioni, a rischio, pericolo e responsabilità della Società concessionaria.

Art. 70.

Le anticipazioni nella velocità semestrale nell'arrivo a destinazione nei porti capilinea andranno in diminuzione dei ritardi verificatisi sulle linee rispettive.

Casi di guerra.

Art. 71.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra Potenza, o fra Potenze estere, in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo avrà facoltà:

1° di sospendere il servizio;

2° di obbligare i concessionari a continuarlo;

3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 72.

Quando il Governo diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo, senza altra indennità che la sovvenzione normale corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo dell'interruzione, la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, che a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità che sarà determinata dalla Commissione incaricata di valutare i piroscafi requisiti dalla Regia Marina.

Art. 73.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi addetti alle linee stesse siano assegnati ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 74.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gl'itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Governo pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, con un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso venga ad aumentarsi o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale per le linee di cui si tratta.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate da una Commissione composta di ufficiali amministrativi, uno delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, l'altro dal Ministero della marina, ed il terzo dal Ministero della guerra. I concessionari potranno delegare un loro rappresentante in seno alla Commissione, il quale avrà soltanto voto consultivo.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di essa, o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 75.

Nel caso che il Governo obblighi i concessionari a continuare il servizio, il Governo stesso, oltre il pagamento della sovvenzione normale, assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da cause di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari, per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca dell'ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo, secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla Regia marina.

Quando avvenga che qualche piroscafo sia assoggettato a lavori di

riparazioni di qualche importanza che ne possano alterare il valore, sarà proceduto nello stesso modo ad una nuova valutazione.

Parimenti, una nuova valutazione dei piroscafi potrà esser fatta nel modo suddetto ogni 5 anni dalla loro ammissione in servizio.

Art. 76.

Se il Governo prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, il nolo da corrispondersi sarà determinato secondo le norme indicate all'art. 44 (Requisizione dei piroscafi).

Nessuna indennità competerà ai concessionari oltre il montare del nolo di cui sopra.

Se poi il Governo intenderà acquistare i piroscafi dei quali ha preso possesso, il prezzo da corrispondersi ai concessionari sarà quello determinato pure dal precedente art. 44.

Art. 77.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee, nel modo come sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 78.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi, sia dal Governo nazionale, sia da Governo o da Governi esteri, o a cagione di ostacoli frapposti, per tema di contagio, dalle popolazioni dei porti di approdo nelle linee nazionali od estere, il Governo potrà:

1° sospendere l'esercizio di una o più linee, ovvero uno o più approdi;

2° modificare il percorso delle linee, sostituire nuovi approdi, mutare gli orari;

3° far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni contenute nei seguenti articoli.

Art. 79.

In caso di soppressione ordinata dal Governo sarà corrisposta ai concessionari tanto a titolo d'interesse del capitale, che a titolo di deprezzamento dei piroscafi addetti alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità che sarà determinata dalla Commissione di cui all'art. 72, coll'intervento di un rappresentante dei concessionari.

Ove i concessionari però intendessero continuare il servizio delle linee di cui venne disposta la soppressione, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 80.

In caso di modificazioni al percorso, sostituzione di approdi, mutazione negli orari, i concessionari avranno sempre diritto alla sovvenzione normale anche se il percorso diventi minore, e quando il percorso diventi maggiore, avranno diritto ad un accrescimento di sovvenzione proporzionale al maggior percorso

Art. 81.

In caso di obbligo imposto dal Governo di eseguire tutte le corse od una parte di esse, quelle in eccedenza della metà saranno retribuite con una sovvenzione del 50 per cento in più del prezzo normale, dovendo i piroscafi aggiunti avere possibilmente i requisiti necessari per corrispondere alle esigenze delle linee cui saranno adibiti.

In caso di riduzione di corse nella misura non eccedente la metà per ogni linea, sarà continuata la sovvenzione normale come se si eseguissero tutte le corse previste dalla Convenzione, con facoltà al Governo di richiedere in sostituzione dei viaggi soppressi altri servizi per un percorso non maggiore dei viaggi stessi.

Qualora però i concessionari non accettassero la sostituzione, sarà ad essi, nel caso precitato, corrisposta un'indennità corrispondente alla metà della sovvenzione normale per le corse soppresse.

Art. 82.

Il giudizio sulla necessità della soppressione, riduzione, modificazione o continuazione dei viaggi, distacco dei piroscafi da una linea interna ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Governo.

Il Governo esercita codesto diritto mercè apposita Commissione, composta di quattro ufficiali amministrativi, l'uno delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, l'altro dal Ministero della marina, il terzo dal Ministero d'agricoltura e commercio, il quarto dal Ministero dell'interno.

Presso questa Commissione i concessionari potranno nominare un rappresentante, che avrà diritto di prender parte con voto consultivo alle deliberazioni.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di reclami in linea giudiziaria.

Nè per le deliberazioni della Commissione, nè per le conseguenze della loro esecuzione, può dal Governo incorrersi in veruna civile responsabilità.

Art. 83.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie, un piroscafo addetto ad una linea interna od estera fosse sottoposto a misure contumaciali che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 84.

Le prescrizioni sanitarie che, a bordo dei piroscafi, possano essere stabilite dal Governo nazionale o da Governo o Governi esteri, non danno luogo ad indennità veruna.

Art. 85.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e la Società fosse obbligata a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso, che sarà determinato dal Collegio arbitrale di cui all'art. 44.

Art. 86.

Per tutti i viaggi eseguiti verso gli scali sottoposti a quarantena, i concessinoari avranno diritto d'imporre una sopratassa del 25 per cento sul prezzo delle tariffe dei passeggieri e delle merci, restando a carico dei mittenti e dei destinatari le spese quarantenarie.

Durata della concessione del servizio.

Art. 87.

Il servizio avrà principio entro il 1893 (1) e durerà fino al 30 giugno 1908.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli incominciati prima della scadenza della concessione, quantunque il ritorno segua posteriormente.

Art. 88.

La concessione s'intenderà continuativa di anno in anno oltre il 30 giugno 1908, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 89.

La sovvenzione determinata dalla Convenzione verrà corrisposta a rate mensili posticipate, in base alle leghe effettivamente percorse.

È fatta eccezione pel caso di naufragio di qualche piroscafo in viaggio, nella quale eventualità sarà considerato siccome compiuto il viaggio incominciato.

Disposizioni diverse.

Art. 90.

La Società avrà la sua sede in Roma, ove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto.

Essa continuerà ad avere compartimenti in Genova ed in Palermo nelle attuali loro condizioni ed attribuzioni, e sedi in Napoli ed in Venezia.

Art. 91.

I concessionari dovranno presentare annualmente le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci, con indicazione dei prodotti, nonchè una relazione tecnica ed economica dell'esercizio annuale dell'impresa.

Il Governo avrà facoltà di richiedere ai concessionari l'esibizione

(1) Il giorno dell'attuazione sarà fissato con decreto Reale.

di quei documenti, che reputerà necessari a controllare la esattezza dei dati statistici forniti.

Nei primi dieci giorni di ogni mese i concessionari trasmetteranno al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto, in doppio esemplare, rappresentante la situazione dei piroscafi nel mese stesso.

Art. 92.

I concessionari, nella esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi pienamente al regolamento che sarà emanato dal Ministero della marina, d'accordo col Ministero delle poste e dei telegrafi, sentiti i concessionari stessi.

Art. 93.

I concessionari non potranno cedere ad altri servizi contemplati nel presente quaderno d'oneri, se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno inoltre vendere i piroscafi destinati ai servizi sovvenzionati ed obbligatori senza l'autorizzazione del Governo. Questi avrà pure facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi o d'imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del Governo, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 94.

Oltre la risoluzione del contratto, nel caso contemplato dall'articolo precedente, i concessionari saranno non solo tenuti all'indennizzo di tutti i danni, che per questo fatto possono derivare allo Stato; ma il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere al sequestro di tutto il materiale e continuare il servizio a tutto rischio ed a spese dei concessionari.

Art. 95.

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa che, sulla proposta dei concessionari, sarà approvata dal Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo col Ministero della marina.

Art. 96.

I concessionari saranno costituiti in Società anonima, la quale dipenderà, per ogni atto relativo alla presente convenzione, dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

La fusione di detta Società con altra sussidiata dal Governo non sarà ammessa se non per legge.

Art. 97.

I concessionari del servizio, i loro agenti nel Regno dovranno essere italiani, come pure dovranno essere di nazionalità italiana i direttori e due terzi dei componenti il Consiglio d'amministrazione.

Gli agenti all'estero saranno possibilmente italiani.

Per l'equipaggio saranno osservate le disposizioni del Codice per la marina mercantile.

I concessionari dovranno provvedere all'organizzazione del loro personale.

Art. 98.

Le controversie che potessero insorgere fra lo Stato ed i concessionari per l'interpretazione e l'esecuzione del presente contratto, saranno diferite ai tribunali ordinari della capitale. Sono eccettuate le controversie deferite dal presente quaderno d'oneri rispettivamente al Ministero delle poste e telegrafi ed al Ministero del commercio, che saranno definite con decreto ministeriale, non che quelle deferite al Ministero della marina, che saranno decise inappellabilmente dal Consiglio superiore di marina mercantile. Sono pure eccettuate le controversie deferite dal quaderno d'oneri al Consiglio degli arbitri

Il collegio arbitrale avrà sede in Roma e sarà composto di tre arbitri: il Ministero delle poste e telegrafi e la Società ne nomineranno uno per ciascuno, ed i nominati designeranno il terzo, che ne sarà il presidente. Durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

Qualora gli arbitri nominati dalle parti non si accordassero sulla scelta del terzo, questi sarà nominato dal presidente della Corte di cassazione di Roma.

Gli arbitri pronunzieranno secondo le regole di diritto e con le forme prescritte pei giudizi arbitrali dal Codice di procedura civile, ma le parti potranno d'accordo autorizzarli a pronunziare come amichevoli compositori o rinunziare all'appello.

Visto: *il Ministro delle Poste e dei Telegrafi*
FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, per copia conforme:
Per il capo divisione
LONARDI.

B

QUADERNO D'ONERI

pei servizi di navigazione a vapore dall'Italia al Levante all'Egitto, al Mar Rosso ed alle Indie

Definizione ed esecuzione del servizio.

Art. 1.

Il servizio da eseguirsi comprende le seguenti linee:

a) un viaggio ogni due settimane fra Venezia ed Alessandria d'Egitto, toccando Ancona, Bari e Brindisi;

b) un viaggio settimanale fra Brindisi e Patrasso, toccando Corfù;

c) un viaggio settimanale fra Genova ed Alessandria d'Egitto, toccando Livorno, Napoli, Messina e facoltativamente Catania;

d) tredici viaggi all'anno fra Alessandria d'Egitto e Massaua, toccando Porto Said e Suez;

e) tredici viaggi all'anno fra Alessandria e Bombay, toccando Porto Said, Suez ed Aden;

f) un viaggio mensile fra Bombay e Singapore, toccando facoltativamente Colombo;

g) un viaggio settimanale fra Napoli e Costantinopoli, toccando Palermo, Messina, Catania, Pireo, Smirne e Salonicco (alternati) e Dardanelli;

h) un viaggio settimanale da Venezia a Costantinopoli toccando Ancona, Bari, Brindisi, Corfù e Pireo;

i) un viaggio settimanale fra Palermo e Brindisi, toccando Messina, Reggio, Riposto, Catania, Catanzaro, Cotrone, Taranto e Gallipoli;

l) un viaggio settimanale fra Massaua ed Aden, toccando Assab.

L'approdo a Catania della linea sotto la lettera *c*, avrà luogo sempre che da quell'agenzia sia telegrafato a Napoli, un giorno prima della partenza del piroscafo, di avere in pronto un carico almeno di 100 tonnellate, come pure nel ritorno, sempre quando si avrà un simile carico per quello scalo. In ogni altro caso, i concessionari si obbligano di trasportare le merci da Catania per l'Egitto fino a Messina, e così da Messina a Catania nel ritorno, per operare il trasbordo, il tutto senza aumento di nolo, come se le merci fossero caricate o destinate a Messina.

I concessionari dovranno prolungare senza sovvenzione in andata, e ritorno:

1° a Genova, con approdo a Livorno, il viaggio settimanale sotto la lettera *g*;

2° ad Odessa, ogni 15 giorni, il viaggio sotto la lettera *g*;

3° il viaggio sotto la lettera *h* a Braila, 9 volte all'anno, con approdo a Kustendjé, Sulina, Tulcià e Galatz; ed a Batum, pure 9 volte all'anno, con approdi a Ineboli, Samsum, Kerassunda e Trebisonda.

Indipendentemente dai servizi previsti dal presente articolo, il Governo potrà, col preavviso opportuno, accrescere i viaggi contemplati dall'articolo stesso ed aumentare la velocità dei piroscafi, corrispondendo, nel primo caso, la sovvenzione prevista per la linea o le linee i cui viaggi vennero aumentati, e convenendo, nel secondo caso un sussidio supplementare, proporzionato alla maggiore velocità richiesta ed alle esigenze di nuovo materiale nautico.

Le distanze nautiche fra i diversi scali saranno determinate dal Ministero della marina.

Sono postali e postali commerciali le linee distinte nel presente articolo con le lettere *a*, *b*, *c*, *d*, *e*, *l*. Sono commerciali le altre.

Art. 2.

Le distanze nautiche fra gli scali, di cui all'articolo 1, rimangono determinate nel modo seguente:

Venezia-Ancona . .	Leghe 41
Ancona-Bari . . .	» 71.6
Bari-Brindisi . . .	» 20.6
Brindisi-Alessandria d'Egitto	» 277.6
Brindisi-Corfù . .	» 39
Corfù-Patrasso . .	» 45
Livorno-Napoli . .	» 89.6
Napoli-Messina . .	» 58.6
Messina-Catania . .	» 16.6
Catania-Alessandria d'Egitto	» 280
Messina-Alessandria. .	» 281
Alessandria-Porto Said .	» 52.3
Porto Said-Suez . .	» 29.3
Suez-Massaua. . .	» 318.3
Massaua-Assab . .	» 88.6
Assab-Aden . . .	» 49.3
Aden-Bombay. . .	» 544
Bombay Singapore. .	» 816.6
Catania-Pireo. . .	» 165.3
Pireo-Salonicco . .	» 85.3
Pireo-Smirne . . .	» 70
Salonicco-Dardanelli .	» 66.5
Smirne-Dardanelli . .	» 49.8
Dardanelli-Costantinopoli	» 46.1
Salonicco-Costantinopoli.	» 112.7
Smirne-Costantinopoli .	» 93
Corfù-Pireo . . .	» 128.3
Pireo-Costantinopoli .	» 121
Palermo-Messina . .	» 40.6
Messina-Reggio . .	» 2.2
Reggio-Riposto . .	» 10.3
Riposto-Catania . .	» 5.6
Catania-Catanzaro . .	» 39.3
Catanzaro-Cotrone . .	» 13.3
Cotrone-Taranto . .	» 28.6
Taranto-Gallipoli . .	» 16
Gallipoli-Brindisi . .	» 34.6

Tanto il Governo quanto i concessionari hanno la facoltà di far rivedere dal Ministero della marina le distanze di cui sopra:

1° entro l'anno dalla data da cui ha effetto la presente Convenzione;

2° quando per mutate condizioni dei porti, le distanze fra gli approdi abbiano subito variazioni.

Le decisioni del Ministero della marina sono obbligatorie, ed avranno effetto nella liquidazione dei sussidii riferibili al tempo successivo al semestre in cui fu richiesta la revisione.

Art. 3.

Il Governo avrà facoltà di togliere gli approdi e di stabilirne dei nuovi. In tali casi sarà, proporzionatamente alle leghe di percorrenza in meno o in più, diminuita od aumentata la sovvenzione della linea.

I nuovi approdi potranno essere soppressi se, nel corso di un anno, non produrranno sufficienti noli da compensare il concessionario delle spese di navigazione e di porto, derivanti dagli approdi stessi.

L'esame delle proposte di sopprimere i nuovi approdi sarà affidato alla Commissione di cui all'articolo 51 del capitolato *A*.

Art. 4.

Durante la concessione, il Governo s'interdice la facoltà di sovvenzionare linee parallele o concorrenti a quelle contemplate nell'articolo 1°.

Questa interdizione non si estende ad altre linee di navigazione internazionale, le quali, toccando gli scali del Regno, non dovranno fare operazioni commerciali fra scalo e scalo italiano.

Il Governo potrà però accordare agevolezze a Società estere ed a Società od armatori liberi nazionali per l'esercizio di linee di navigazione parallele o di approdi intermedi, in corrispettivo di obblighi assunti.

I concessionari saranno interpellati per conoscere se accettano tali servizi alle stesse condizioni, nel qual caso avranno la preferenza.

Il Governo avrà facoltà di obbligare i concessionari ad eseguire il servizio fra Venezia e Brindisi, toccando Zara, Ancona, Tremiti, Bari, Brindisi, Antivari, San Giovanni di Medua, Durazzo, Vallona, per un tempo da determinarsi ed anche per tutta la durata del presente contratto, qualora il detto servizio, affidato ad altra Società, venisse abbandonato dalla medesima. I patti del servizio stesso saranno regolati da speciale convenzione.

Il Governo avrà facoltà di prolungare la linea sotto la lettera *d* a Zanzibar, con approdi intermedi da determinarsi. La sovvenzione per lega al prolungamento sarà identica a quella attribuita alla stessa linea *d*.

Quando sarà tagliato l'istmo di Corinto, per cui pel canale si passerà dall'Jonio all'Egeo, il Governo potrà modificare il corso delle linee sotto le lettere *g* ed *h* volgendole da Catania e da Corfù al Pireo pel canale stesso, nonchè prolungare al Pireo la linea sotto la lettera *b*.

In tali casi sarà per le linee *g* ed *h* diminuita la spesa del viaggio in ragione delle leghe di minor percorso; ed al prolungamento della linea *b* sarà corrisposta la sovvenzione attribuita alla linea stessa. In ogni caso i concessionari avranno diritto, occorrendo, al rimborso delle spese pel passaggio del canale.

Nello stabilire gli orari della linea *e* il Governo avrà cura di guarantirne la coincidenza in Alessandria d'Egitto con le linee *d* ed *e*.

Art. 5.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentiti i concessionari, e potranno essere in egual modo variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze da Brindisi, da Alessandria, da Patrasso e da Bombay dovranno seguire in orario, indipendentemente dal ritardo nello arrivo dei piroscafi, che fanno capo ai porti stessi.

Le partenze medesime, non che quelle dai punti intermedi, potranno però essere ritardate od anticipate per ordine scritto dal Ministero delle poste e dei telegrafi, dei suoi rappresentanti o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo.

I ritardi e le anticipazioni di cui sopra dovranno essere notificati ai concessionari col preavviso di sei ore: non potranno eccedere le dodici ore, salvo circostanze politiche straordinarie, e non daranno diritto ad alcuna indennità.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal console italiano, ed in sua mancanza dalle autorità locali.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione col minor ritardo possibile.

Per le linee commerciali e pei rispettivi prolungamenti obbligatori sarà determinato il giorno della partenza e dell'arrivo rispettivamente ai due porti capi linea, senza fissare pei porti intermedi alcun orario, che resta in facoltà dei concessionari di stabilire a seconda delle esigenze locali, salvo al Ministero l'indicazione del tempo minimo di sosta, che dovranno fare i piroscafi nei singoli scali di dette linee.

I concessionari però si obbligano di pubblicare, d'accordo col Ministero, orari trimestrali che rispondano alle esigenze del commercio.

Art. 6.

I viaggi designati nell'art. 1 dovranno essere eseguiti con una velocità normale: da 11 a 12 nodi all'ora per la linea sotto la lettera *a*;

di 11 nodi per quelle sotto le lettere c, d ed e; di 10 nodi per le linee sotto le lettere b, l; e da 9 a 10 nodi per quelle alle lettere f, g, h ed i dell'art. 1°.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

La velocità anzidetta sarà computata semestralmente, salvi i casi di forza maggiore, debitamente giustificati.

Cauzione.

Art. 7.

All'atto della sottoscrizione del contratto i concessionari dovranno pignorare per la somma di lire 1,500,000 il materiale posseduto a favore del Governo, ottenendone lo svincolo quando avranno presentato il materiale prescritto alla Commissione di cui all'art. 22 e questa lo avrà accettato.

A cauzione ed a guarentigia poi dell'esatto adempimento degli obblighi assunti, i concessionari dovranno, prima dello svincolo suaccennato, vincolare a favore del Governo e fino alla concorrenza della somma di 500,000 lire un piroscafo, mediante oppignorazione con regolare atto notarile, costituendo il pegno, e nominando il custode di esso a termine di legge.

Detto piroscafo dovrà essere assicurato presso Società accettata dal Governo, per un prezzo che garantisca l'importo della cauzione.

Art. 8.

La cauzione servirà eziandio a rimborsare il Governo dei danni o delle multe inflitte per inadempimento degli obblighi contrattuali, quando il loro ammontare non fosse coperto, e non potesse essere trattenuto sulla sovvenzione mensile.

In tal caso la cauzione dovrà essere immediatamente completata, affinchè si trovi costantemente nel limite stabilito dall'articolo precedente.

Sorveglianza del servizio.

Art. 9.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Esso è rappresentato nei luoghi di approdo:

a) dai direttori, dagli ispettori, dai capi degli uffizi postali, per quanto ha tratto al trasporto delle corrispondenze e dei pacchi postali, e per quanto concerne la regolarità del servizio;

b) dai funzionari dipendenti dal Ministero della marina, che saranno all'uopo designati da quello delle poste e dei telegrafi per la sorveglianza del materiale e pel controllo degli orari stabiliti;

c) dai Regi consoli italiani, residenti nei porti esteri.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi rivolge gli ordini ai concessionari od ai loro agenti, sia direttamente, sia per mezzo dei propri rappresentanti.

L'azione dei commissari del Governo consiste:

a) nel vigilare all'esatto adempimento degli obblighi contrattuali;

b) nel sorvegliare l'applicazione del regolamento per l'esecuzione dei servizi postali marittimi, di cui all'art. 93;

c) nel segnalare le infrazioni che potessero verificarsi, proponendo, ove ne sia il caso, le multe previste dal contratto;

d) nell'indicare le modificazioni che si credesse utile di introdurre nel servizio.

I commissari del Governo avranno diritto di fare a bordo dei piroscafi le visite che giudicheranno opportune, facendosi accompagnare a tale scopo dalle persone di cui stimeranno conveniente richiedere l'assistenza, e potranno in qualunque occasione farsi esibire il giornale di bordo e gli altri documenti necessari al disimpegno del loro mandato.

Ai funzionari del Ministero della marina, incaricati delle attribuzioni di commissari del Governo, è inoltre affidata la sorveglianza sul personale di bordo e sulla navigazione dei piroscafi.

Nei casi di ritardi, sia nell'arrivo che nella partenza dei piroscafi, segnalati dai commissari del Governo, il Ministero della marina assumerà le necessarie informazioni intorno alle cause che diedero luogo ai ritardi, esaminando, quando ne sia il caso, la condotta della navigazione, per fare poi le opportune comunicazioni al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Indipendentemente da ciò e pei porti che saranno indicati, gli ufficiali di porto ed i Regi consoli trasmetteranno giornalmente al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto, indicante le ore di arrivo e di partenza dei piroscafi sovvenzionati.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà incaricare funzionari speciali ad eseguire quelle missioni temporanee e straordinarie che il medesimo giudicherà opportune, non che ispezionare a bordo il trattamento delle merci e dei viaggiatori e per esaminare il registro dei reclami.

Art 10

Allo scopo di controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Piroscafi.

Art. 11.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere nazionali e di assoluta proprietà dei concessionari.

I detti piroscafi dovranno inalberare in servizio, oltre la bandiera nazionale, quella postale, secondo le norme che saranno prescritte dal Ministero della marina, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai battelli postali.

I piroscafi da adibirsi al servizio devono essere classificati al registro italiano, salvo ai concessionari di richiedere, nel loro interesse, anche la registrazione al Lloyd inglese.

Art. 12.

Il numero dei piroscafi dovrà essere corrispondente alla regolare ed esatta esecuzione del servizio contemplati all'art. 1°. Detti piroscafi saranno aumentati di tre, della stazzatura di 400 tonnellate, e della velocità di 10 nodi all'ora qualora i concessionari dovessero assumere il servizio della linea fra Venezia e Brindisi, con approdi agli scali delle due Coste dell'Adriatico.

I piroscafi da assegnarsi alla riserva per ciascuna linea saranno determinati dal regolamento, di cui all'art. 93.

La stazzatura minima di tonnellate di registro dei piroscafi sarà la seguente: di tonnellate 1800 per la linea e di cui all'art. 1°, ed in quella c, quando si prolunga a Bombay;

di tonnellate da 1000 a 1200 per le linee f e g;

di tonnellate 1000 per la linea h;

di tonnellate da 900 a 1000 per le linee a, c, d;

di tonnellate 500 per la linea b;

di tonnellate 400 per le linee i ed l.

Detto tonnellaggio sarà determinato secondo le norme del Regio decreto dell'11 marzo 1873, modificato da quello del 30 luglio 1882 n. 943.

Qualora alcuno o tutti questi piroscafi fossero, durante la concessione del servizio, dichiarati inservibili, i concessionari dovranno surrogarli con altri di una stazzatura non inferiore a quella precitata.

Valendosi il Governo della facoltà, di cui al penultimo comma dell'art. 1°, i concessionari dovranno aumentare il numero dei piroscafi in proporzione degli aumentati viaggi.

Art. 13.

La forza dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'art. 6.

Art. 14.

Gli scafi e le macchine dei nuovi piroscafi dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati, con materiali di prima qualità, sì da meritare di essere inscritti nella prima classe del registro italiano I. I A. 100 stella.

Tutti i nuovi piroscafi superiori a 500 tonnellate saranno costruiti a doppio fondo (sistema cellulare), acciocchè possano essere zavorrati con acqua di mare e portare una sufficiente quantità di acqua

dolce, quando fossero destinati al servizio di una flotta durante la guerra.

Le macchine e le caldaie dovranno aver resistito con soddisfacente risultato alle prove a freddo e a caldo prescritte nei contratti della marina militare.

Le caldaie dovranno poter agire sia a tirare libero, sia a tirare forzato, e saranno perciò munite di appositi apparecchi a tirare forzato, di uno fra i più recenti sistemi, riconosciuti aver dato ottimi risultati.

I piroscafi, ad un terzo carico, dovranno alle prove di velocità sopra base misurata, con mare calmo o leggermente mosso, mantenere per la durata di quattro ore, velocità superiore del dieci per cento a quella prescritta durante tale corsa di prova per la linea su cui sono destinati a prestar servizio, secondo il presente quaderno d'oneri.

L'altezza dei ponti pei piroscafi al disopra di 1000 tonnellate, ossia la distanza tra la faccia superiore del tavolato del ponte e la faccia inferiore dei bagli del ponte sovrastante, non dovrà mai essere minore di metri 2,30.

I piroscafi saranno forniti di locali bene arredati per i passeggeri di prima e di seconda classe e per gli ufficiali di bordo, e di locali bene aerati per i passeggeri di terza classe e per l'equipaggio, in modo da poter sostenere favorevolmente il confronto con i migliori piroscafi di bandiere estere destinati al trasporto dei passeggeri.

Tutti i locali destinati ad alloggio saranno forniti di un numero sufficiente di sportellini e di boccaporti.

Le donne, in qualunque classe prendano posto avranno diritto di essere alloggiate in camere riservate ad esse soltanto.

In tutti i piroscafi facienti viaggi al di là di Suez vi saranno due locali, uno destinato ad ospedale per gli uomini e l'altro per le donne. Questi locali saranno bene ventilati e dovranno poter essere facilmente isolati.

I piroscafi dovranno avere carbonili capaci di contenere tutto il combustibile occorrente per la traversata più lunga, durante la quale non è conveniente si provvedano di carbone, aumentata di quella quantità di riserva che sarà prescritta per ciascuna linea.

Ciascun piroscafo faciente viaggi al di là di Suez in servizio postale-commerciale, oltre quanto è prescritto dal codice, dal Regolamento per la marina mercantile e dal Registro italiano, sarà provvisto:

a) di un apparecchio distillatorio;

b) di una ghiacciaia;

c) di un apparecchio per fare il ghiaccio.

In ogni piroscafo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente allo scopo, nonchè anelli di sicurezza in numero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri insieme.

Ciascun piroscafo della portata di oltre 1000 tonnellate, oltre alle paratie stagne prescritte dai registri, ne avrà altre intermedie e a tale distanza fra di esse:

a) che un compartimento qualsiasi venendo invaso dall'acqua il piroscafo possa ancora navigare con sicurezza;

b) che due compartimenti, riempiendosi d'acqua, non possano cagionare la sommersione del piroscafo.

Le due paratie estreme saranno perfettamente stagne, e non sarà accordato di aprire in esse alcuna porta di passaggio. Nelle paratie intermedie sarà permesso di aprire passaggi, ma questi dovranno potersi chiudere rapidamente con porte a saracinesca, manovrabili dal ponte superiore.

Ogni compartimento dovrà essere fornito di potenti mezzi di vuotamento delle acque che lo invadessero.

I piroscafi dovranno portare alberatura, velatura ed attrezzatura sufficiente da poter manovrare e navigare in modo da raggiungere il porto più vicino, qualora per avarie nei meccanismi o nelle caldaie non potessero servirsi del propulsore per mantenersi in cammino.

Tutti i piroscafi dovranno avere installazioni interne sistemate in modo da rendere agevole, mediante facili adattamenti, il trasporto di truppe, di cavalli e di materiali da guerra.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e gli oggetti di allestimento dovranno essere tenuti in istato costante di perfetta conservazione; le caldaie dovranno essere dai concessionari surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione, di cui all'articolo 22.

I piroscafi di rispetto dovranno essere tenuti in perfetto stato di conservazione e pronti ad entrare in servizio appena se ne manifesti il bisogno.

In ogni piroscafo dovranno essere installati mulinelli a vapore e tutti gli apparecchi necessari per sollecitare la manovra delle àncore, l'imbarco e lo sbarco delle merci, al fine di abbreviare per quanto sia possibile le fermate nei porti intermedi.

Art. 15.

Il nuovo materiale nautico pei servizi di cui all'articolo 1° dovrà costruirsi nei cantieri italiani.

Art. 16.

Il materiale nautico contemplato dagli articoli 6 e 12 dovrà essere pronto alla navigazione il giorno in cui andrà in vigore la presente convenzione.

Il Governo accorda una dilazione fino a tre anni per completare il materiale secondo le condizioni richieste dal presente capitolato, sottoponendo i concessionari ad una riduzione della sovvenzione normale da stabilirsi d'accordo.

In ogni caso, la sovvenzione per ciascuna linea non potrà eccedere quella stabilita dalla presente Convenzione.

Il materiale adibito alle linee *a*, *b*, *h* dovrà essere inscritto al compartimento marittimo di Venezia.

Art. 17.

I concessionari non potranno intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da essi assunte, se non avranno provato di essere forniti del numero prescritto di piroscafi, occorrenti alla esecuzione dei servizi contemplati nel presente quaderno d'oneri.

Il Governo può inoltre, per ragioni di pubblico interesse, indipendentemente da quanto è prescritto nel precedente art. 16, autorizzare temporaneamente in casi eccezionali i concessionari a servirsi di piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite.

In questo caso sarà fatta una riduzione sulla sovvenzione normale in relazione alla velocità.

La riduzione sarà determinata caso per caso, tenute presenti le condizioni dei singoli piroscafi, dal Consiglio superiore di marina, coll'intervento di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi e di uno di quello del commercio.

Art. 18.

Le trasformazioni e le riparazioni d'ogni natura del materiale durante il tempo della concessione dovranno essere affidate esclusivamente alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani, salvo che questi avessero tutta la loro potenzialità assorbita in altri lavori, circostanza da constatarsi dal Governo.

Art. 19.

Qualora si rendessero necessarie speciali modificazioni negli apparecchi motori ed in altre condizioni del piroscafo, il Governo avrà diritto di imporle ai concessionari mediante speciale convenzione.

Art. 20.

I concessionari faranno conoscere al Ministero delle poste e dei telegrafi in quali cantieri e officine saranno costruiti i piroscafi. Il medesimo si riserva la facoltà di esercitare la sua vigilanza sulla esecuzione dei lavori e sui materiali adoperati, per mezzo di Commissioni, le quali avranno il diritto di accedere agli scali, alle officine ed ai magazzini, di farsi comunicare i piani e di procedere a quelle prove sui materiali adoperati, che credessero convenienti.

Art. 21.

Nel caso che un piroscafo, per una disgrazia qualunque si perdesse, i concessionari dovranno provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non sodisfacente pienamente alle condizioni stabilite nel quaderno d'oneri, ed avranno l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente alle esigenze del contratto nel termine di 18 mesi.

Il piroscafo da adibirsi al servizio dovrà essere accettato dalla Commissione di cui all'art. 22.

Anche a questo caso sarà applicabile la disposizione di cui all'art. 17.

Art. 22.

I concessionari rassegneranno al Ministero delle poste e dei telegrafi l'elenco dei piroscafi da adibirsi ai servizi loro affidati.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà apposita Commissione della Regia marina, la quale nelle visite del materiale si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, da emanarsi dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

Art. 23.

La Commissione, di cui all'articolo precedente, visita lo scafo internamente ed esternamente, esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo, da designarsi dal Governo. Ispeziona ugualmente la macchina e le caldaie, e verifica gli attrezzi e i corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 24.

L'ispezione della Commissione di cui sopra è obbligatoria anche per quei piroscafi che, quantunque ammessi precedentemente al servizio sovvenzionato, sieno stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza. In questo caso i concessionari, nell'istanza che presenteranno per la visita, indicheranno la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 25.

Ogni cinque anni, dalla data dell'incominciamento del servizio, il Ministero delle poste e dei telegrafi deve far procedere, per mezzo di quello della marina, alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari, perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al Capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 26.

Oltre al disposto dell'articolo precedente, il Ministero delle poste e dei telegrafi dovrà in ogni tempo far eseguire visite straordinarie allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscono tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei viaggiatori.

Risultando dalle visite che alcuno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, i concessionari dovranno, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo, ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che l'impresa possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 27.

I concessionari dovranno facilitare con ogni mezzo alla Commissione le visite di verificazione, tanto alla macchina quanto allo scafo, scoprendo o smontando, all'occorrenza, quelle parti o quei pezzi che facesse di mestieri per accertare il loro vero stato.

Art 28

Se la Commissione di visita movesse eccezione sull'ammissione o riammissione in servizio dei piroscafi, il Ministero delle poste e dei telegrafi inviterà i concessionari a fare quelle osservazioni che stimassero opportune intorno alle deliberazioni della Commissione. Le osservazioni dei concessionari saranno dal Ministero delle poste e dei telegrafi comunicate a quello della marina, che, esaminatele e sentito il parere del Comitato per i disegni delle navi, determinerà sulle osservazioni rilevate dalla Commissione di visita, informandone il Ministero delle poste e dei telegrafi, per le opportune comunicazioni ai concessionari.

Art. 29.

Le spese per indennità di missione alla Commissione ed altre occorrenti per la esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 30.

I concessionari indicheranno al Ministero delle poste e dei telegrafi i gruppi di linee su cui intendono destinare i singoli piroscafi, i quali non potranno poi essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri senza l'autorizzazione del predetto Ministero.

A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali il piroscafo potrà essere adibito.

Art. 31.

Due originali dei verbali di visita e di tutti gli atti della Commissione di visita saranno trasmessi dal Ministero della marina a quello delle poste e dei telegrafi.

Uno dei verbali stessi sarà comunicato ai concessionari.

Art. 32.

Ove dai commissari del Governo si ritenesse che qualche persona dell'equipaggio dei piroscafi sovvenzionati non fosse adatta, sotto tutti i riguardi, all'ufficio ad essa attribuito, sarà fatta dall'Autorità competente motivata proposta di sbarco al Ministero delle poste e dei telegrafi, unendo alla proposta stessa le osservazioni dei concessionari.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi sentirà quello della marina, le cui decisioni saranno inoppugnabili.

Art. 33.

Al servizio dei piroscafi saranno addetti ufficiali competenti, legalmente riconosciuti, e provveduti di certificati ottenuti secondo le leggi in vigore.

Sui piroscafi adibiti alle linee oltre Suez sarà imbarcato un dottore in medicina e chirurgia per assistere le persone che cadessero ammalate durante il viaggio. Il detto dottore sarà capo della farmacia.

Art. 34.

I piroscafi in servizio postale avranno un equipaggio, di cui il *minimum* sarà determinato, sentiti i concessionari, dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina.

Pei piroscafi in servizio commerciale provvederà il Codice della marina mercantile.

Art. 35.

Sui piroscafi sarà riservato apposito locale per gli ammalati, e specialmente pei mentecatti, affinchè non diano molestia agli altri passeggeri e possano esser posti sotto la necessaria sorveglianza.

I piroscafi dovranno avere inoltre un locale chiuso, coperto ed arieggiato, per collocarvi i prigionieri militari e i detenuti civili.

Art. 36.

I locali dei passeggeri saranno provveduti di tutti gli oggetti necessari al loro uso.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna dei dispacci.

Art. 37.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto sulle linee di cui all'art. 1° di tutti i dispacci postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano dessi originari od a destinazione dei Regi Stati, siano originari od a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di dispacci, s'intendono le casse, i sacchi o pieghi di corrispondenze ordinarie, raccomandate od assicurate, i pacchi postali sciolti o riuniti in paniere od in altri recipienti, quando il loro numero richiedesse siffatto modo di spedizione, i gruppi di numerario, i valori di qualsiasi specie, di proprietà governativa, i recipienti vuoti, le provviste di materiale ad uso degli uffici postali ed in genere qualsiasi altro oggetto che per legge o per regolamento sia o possa essere trasmessibile per mezzo della posta, senza riguardo ai luoghi di provenienza o di destinazione.

Per i trasporti però dei pacchi postali, siano ordinari, con dichiarazione di valore o con assegno, sarà corrisposto ai concessionari il compenso annuo di lire *diecimila*, quand'anche il peso dei pacchi stessi fosse elevato a cinque chilogrammi.

I concessionari saranno responsabili dei danni risultanti al Governo per perdite, manomissioni od avarie dei dispacci, dei pacchi o di altri oggetti, salvo il caso di forza maggiore, e dovranno tenerlo rilevato dalle indennità che il Governo stesso dovesse corrispondere ai terzi.

L'obbligo del trasporto gratuito dei dispacci e quello dei pacchi mediante il compenso di cui sopra, vale anche per le linee che i concessionari esercitassero per loro conto, senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi direzione.

Art. 38.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi i dispacc postali; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste credesse di destinare a bordo pel servizio dei dispacci uno o due impiegati ed un servente, i concessionari saranno in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letto, indipendentemente da apposito e sufficiente locale per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta di seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese dei concessionari.

Gli impiegati prenderanno posto alla tavola dei passeggeri di prima classe o del comandante, ed il servente a quella di seconda classe o degli ufficiali, a metà prezzo della tariffa dei viaggiatori.

Art. 39.

Qualora un piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a sua disposizione, pel servizio dei dispacci, la migliore imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo, sempre quando il capitano del piroscafo stimi che lo sbarco dei dispacci possa farsi senza pericolo col mezzo suaccennato.

Qualora non fosse imbarcato l'impiegato, o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Ove poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicata nell'itinerario, di cui all'art. 1°, per cui si trovasse nella impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci all'ufficio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 40.

I concessionari dovranno far ritirare i dispacci dagli uffizi postali al porto o dagli uffizi sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli uffizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi uffizi, dagli agenti incaricati di trasportare i dispacci medesimi allo scalo d'imbarco.

Essi dovranno egualmente operare la consegna dei dispacci in arrivo negli uffizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento dei dispacci potranno, per ordine del Ministero delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie.

Il trasporto dei dispacci da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti di approdo e la spedizione dei dispacci dai porti stessi, i concessionari dovranno, a richiesta del Governo, attuare a proprie spese speciali comunicazioni cogli uffizi semaforici, che verranno all'uopo designati.

Art. 41.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco dei dispacci dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano tormeggiati.

I piroscafi delle linee postali e postali-commerciali dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo i dispacci.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute negli articoli 69 e 70 del presente quaderno d'oneri, rimane stabilito che l'ora di partenza dei piroscafi delle linee postali e postali-commerciali sarà determinata dal momento in cui l'ultimo dispaccio postale sarà consegnato a bordo, mentre l'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli uffizi od agli agenti indicati nel precedente articolo, del primo dispaccio postale da sbarcarsi.

Art. 42.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro rasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffizi di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, i quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata unitamente ai dispacci agli uffizi postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o dei loro agenti sarà punita a norma di dette leggi.

A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi, i comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dai concessionari dovranno aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero stesso.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà infine esigere che siano tenute esposte nelle agenzie dei concessionari cassette mobili d'impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi alla interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate e con esenzione delle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Governo, in caso di sospetto di frode, avrà la facoltà di richiedere, per mezzo degli agenti postali, l'apertura delle corrispondenze, per verificare se il contenuto delle medesime si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicat .

I concessionari, senza il consenso del Governo, non potranno sulle linee retribuite trasportare dispacci postali fra i porti esteri per conto di un altro Stato.

Requisizione dei piroscafi e naviglio ausiliario per la marina militare.

Art. 43.

1° È data facoltà al Ministero della marina di requisire, quando lo stimi opportuno, qualunque piroscafo appartenente ai concessionari, ancorchè non destinato alle linee sovvenzionate, e ciò alle condizioni seguenti:

Lo stesso Ministero può scegliere fra i piroscafi costituenti il materiale dei concessionari quelli che reputa adatti a servizi militari, ed iscriverli nei ruoli del naviglio ausiliario.

I piroscafi dei concessionari inscritti nei ruoli del naviglio ausiliario non possono essere noleggiati all'estero nè venduti, senza l'autorizzazione del Ministero della marina.

2° I concessionari devono consentire che a bordo di detti piroscafi siano eseguiti preventivamente i lavori di carattere militare necessari per mettere i piroscafi stessi in condizione di poter servire agli usi prefissi. Questi lavori sono compiuti interamente a cura e spese della Regia Marina.

3° Il numero, la disposizione delle artiglierie, gli spazi nei quali

devono esser deposte le corrispondenti munizioni ed il modo con cui i locali debbono essere preparati, gli spazi dove debbono essere situate le rastrelliere per le armi portatili e gli scaffali, le suppellettili analoghe per oggetti di armamento portatili, il numero, la disposizione dei proiettori di luce elettrica e quella delle dinamo con motrici corrispondenti per le loro azioni, ed in generale tutte le disposizioni per rendere il piroscafo atto al servizio per il quale è requisito, saranno studiate e stabilite da ufficiali della Regia marina, di concerto con gli agenti dei concessionari.

4 Qualora, con la permanenza di qualche sistemazione a bordo di detti piroscafi, s'impedisca o si limiti il libero uso di una parte qualsiasi di essi, durante il tempo nel quale i medesimi non si trovano al servizio della Regia marina, questa pagherà ai concessionari, a titolo di nolo, un'indennità nella misura seguente:

Per ogni metro cubo di spazio occupato nelle stive, lire quaranta per ogni mese, ed in proporzione per ogni frazione di mese superiore a 15 giorni; per gli spazi occupati nei ponti destinati ad alloggio di passeggeri di qualsivoglia classe, la rata mensuale di nolo permanente sarà determinata volta per volta, e secondo le circostanze, di accordo fra le parti.

Il pagamento di questo nolo permanente è sospeso durante il tempo nel quale il piroscafo è requisito dalla Regia marina.

5° I concessionari hanno l'obbligo di lasciare a bordo del piroscafo requisito tutto ciò che serve per l'esercizio della nave e che trovasi ordinariamente a bordo dei piroscafi destinati al trasporto dei passeggeri per lunghi viaggi.

Occorrendo, essi devono aumentare la dotazione di oggetti marinareschi del piroscafo, in considerazione del servizio speciale a cui questo sarà destinato.

Per converso, hanno la facoltà di sbarcare, presi concerti coi delegati della Regia marina, oggetti che si considerino inutili o incomodi nel servizio speciale suddetto.

6° In caso di requisizione, la Regia marina corrisponderà ai concessionari per tali piroscafi un'indennità calcolata nel modo seguente, dal giorno (incluso) in cui i piroscafi sono messi a disposizione nei porti da essa indicati, fino a quello (escluso) in cui essi sono restituiti ai concessionari stessi:

a) Un'indennità del 5 per cento all'anno sul valore di stima del piroscafo e del materiale di armamento.

Questo prezzo di stima del piroscafo e del suo materiale di armamento (il quale comprende gli attrezzi, corredi ed istrumenti di cui il piroscafo è munito per la manovra e per la macchina, gli arredi delle cabine, delle sale da pranzo, delle sale di trattenimento, ecc., esclusi i materiali di consumo di qualunque specie) viene determinato, all'atto della scelta fatta dalla Regia marina, da un Collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della marina, due dai concessionari ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Per la determinazione di questa prima indennità, il valore del piroscafo, escluso il materiale di armamento, è ogni anno diminuito del cinque per cento.

Se, per accidenti sopravvenuti, tale valore venisse a diminuire, od al contrario per nuovi lavori di miglioramento venisse ad aumentare, si tiene conto di queste differenze, il valore delle quali viene determinato dal Collegio dei periti.

b) Un'altra indennità in aggiunta alla prima, stabilita all'8 per cento all'anno, è pagata per il tempo anzi accennato sul valore del piroscafo, all'epoca della sua ammissione in servizio, senza alcuna riduzione posteriore per cagione dell'età e fino a vent'anni di età, e su quello del materiale di armamento determinato all'epoca stessa.

Nell'indennità di cui sopra sono comprese le spese di manutenzione, le quali restano perciò a carico dei concessionari, salvo le eccezioni che seguono.

I rischi di guerra sono tutti a carico del Governo. I rischi di mare e di fuoco sono a carico del Governo, solamente quando i piroscafi siano al comando di ufficiali della Regia marina.

Le suddette due indennità sono pagate ai concessionari a mesi scaduti e calcolate a giornata.

Le spese di pilotaggio, diritti marittimi e simili, sono rimborsate ai concessionari sulla produzione dei documenti che le comprovino.

c) Sono a carico della regia marina le spese per i materiali di consumo, impiegati durante la requisizione.

All'atto della requisizione sarà perciò formato in contraddittorio un inventario di tali materiali, compreso il carbone esistente a bordo. Durante la requisizione, i piroscafi devono provvedersi dei materiali di consumo: nei porti militari dello Stato, dai depositi e dagli stabilimenti della Regia marina, e negli altri porti direttamente sulla piazza. I materiali e gli oggetti forniti dalla Regia marina devono a queste essere rimborsati al prezzo d'inventario. Quando i piroscafi vengano restituiti, si procede all'inventario dei materiali di consumo esistenti a bordo e si fa la differenza fra il valore dei materiali di consumo che si trovavano a bordo al momento della requisizione, aumentato di quello degli acquisti fatti durante la requisizione stessa e il valore di quelli esistenti a bordo all'epoca della riconsegna, aumentato di quello dei materiali sbarcati durante il periodo stesso. Questa differenza viene rimborsata ai concessionari.

d) Il Governo rimborserà inoltre le spese di mantenimento, tanto per il personale dei concessionari, quanto per quello militare, imbarcato sui piroscafi requisiti.

Il personale dei concessionari continuerà ad avere il trattamento normale stabilito dai concessionari stessi; quello militare sarà ammesso alle tavole corrispondenti, secondo accordi da prendersi fra i concessionari ed il Ministero della marina. Le spese sono rimborsate in ragione delle giornate di presenza a bordo, escludendo il giorno dello sbarco e comprendendo quello dell'imbarco nelle seguenti misure:

per ogni persona ammessa alla tavola del capitano, lire 8;
per ogni persona ammessa alla tavola degli ufficiali, lire 6;
per ogni persona ammessa alla tavola dei sotto-ufficiali di bordo, lire 2;
per ogni persona ammessa alla razione del marinaro, lire 1,50

Per ottenere questo rimborso, i concessionari devono presentare, alla fine della requisizione, un quadro delle razioni somministrate, unitamente ad una copia del ruolo d'equipaggio, da cui risultino i movimenti d'imbarco e di sbarco.

Qualora il periodo della requisizione si protragga oltre due mesi, il Ministero della marina può far pagare degli acconti, sulla produzione di quadri dimostranti le somme erogate dai concessionari per questo titolo.

e) Il Ministero della marina rimborserà inoltre ai concessionari le paghe di tutto il personale di essi rimasto a bordo durante la requisizione, dal giorno del cominciamento di questa o dall'imbarco, fino al giorno della riconsegna escluso.

Nessuna deduzione sarà però fatta per gli stipendi ordinari mensuali delle persone sbarcate.

Se le paghe del personale di bordo fossero inferiori a quelle del personale corrispondente militare, si terrà conto di questa differenza a favore degli interessati.

Qualora la durata della requisizione ecceda due mesi, il Ministero della marina può pagare queste spese mensilmente, in base a quadri dimostrativi delle spese stesse, formati dai capitani e muniti del visto dei concessionari.

Le suddette spese vengono rimborsate nelle sedi dei concessionari.

f) Nel caso di perdita dei piroscafi, di preda, ecc., il Governo rimborserà ai concessionari il montare delle somme appartenenti ai medesimi esistenti nella cassa di bordo e che fossero andate effettivamente perdute. Questo rimborso non potrà eccedere in alcun caso la somma di ventimila lire; ma i concessionari devono sempre dare la prova necessaria delle somme esistenti in cassa al momento dell'avvenimento.

7° Qualora riparazioni necessarie allo scafo, all'apparato motore od ai finimenti di bordo impediscano al piroscafo requisito di fare il

servizio al quale è assegnato per un termine più lungo di dieci giorni, sarà dalla Regia marina trattenuto un trentesimo dell'indennità mensuale per ogni giorno di impedimento oltre il decimo. Continueranno però, durante questo tempo, tutti gli oneri dei concessionari, derivanti dalla requisizione.

Ma non sarà dalla Regia marina trattenuta parte alcuna dell'indennità per impedimenti derivanti da riparazioni per qualunque durata, quando il bisogno di queste riparazioni è conseguenza di fatti di guerra o di avarie occorse per errori di comando, mentre la nave è comandata da ufficiali a ciò delegati dalla Regia marina e non dagli ordinari ufficiali dei concessionari.

8° Nel caso ordinario che il comando del piroscafo requisito resti al capitano dei concessionari, questi, e con lui tutti i suoi dipendenti, deve uniformarsi agli ordini ed alle istruzioni che gli vengono date dalle autorità militari, da cui il piroscafo dipende, per l'attuazione dei servizi ai quali è assegnato.

In questo stesso caso i militari che si trovino imbarcati in più dell'equipaggio ordinario, in armonia colla regola del paragrafo 11 seguente, ciascuno secondo il suo grado e la sua posizione, devono uniformarsi a bordo agli ordini ed alle istruzioni degli ufficiali e delle altre persone dell'equipaggio ordinario dei concessionari, per posizione ad essi superiore a bordo.

Parimenti agli ufficiali e le altre persone dell'equipaggio ordinario del piroscafo devono uniformarsi agli ordini ed alle istruzioni dell'ufficiale della Regia marina messo a comandarlo, e in tutti i casi gli ufficiali e graduati della Regia marina medesima, che si trovino imbarcati nel modo indicato nel citato paragrafo 11, e che per posizione a bordo siano ad essi superiori.

9° Il macchinista dei concessionari che dirige l'apparato motore e gli altri individui dei medesimi che restino a bordo del piroscafo requisito, quando il comando di questo sia assunto da un ufficiale della Regia marina, qualunque essi siano, devono obbedire agli ordini del comandante militare e degli altri ufficiali della Regia marina imbarcati.

10° Durante la requisizione la responsabilità della conservazione del materiale, dell'esercizio dell'apparato motore, ecc., resta interamente ai concessionari se il comando del piroscafo e la condotta dell'apparato motore restano rispettivamente agli ufficiali ed ai macchinisti dei concessionari medesimi.

Invece, la detta responsabilità ricade sulla Regia marina per la conservazione del materiale, se il comando del piroscafo viene assunto da ufficiali della Regia marina. Lo stesso avviene per la condotta e la conservazione dell'apparato motore, se al macchinista dei concessionari che lo dirige, è sostituito un macchinista della Regia marina.

Per gli effetti della responsabilità della conservazione del materiale, nell'atto della requisizione sarà proceduto da due ufficiali della Regia marina e da due delegati dei concessionari, in contraddittorio, allo accertamento dello stato del piroscafo requisito. Uguale accertamento sarà fatto nell'atto della riconsegna ai concessionari, rilevando i deprezzamenti (esclusi quelli dovuti all'uso ordinario), le perdite od il maggiore valore che possa avere acquistato il piroscafo per lavori eseguiti a cura della Regia marina.

Il valore delle perdite e dei deprezzamenti di cui sopra, nel caso che debbano andare a carico della Regia marina, sarà da questa pagato ai concessionari, i quali per contro dovranno rimborsare allo Stato il prezzo delle migliorie come sopra accertate.

11° In generale, sul piroscafo requisito sarà mantenuto l'equipaggio mercantile ordinario; la Regia marina per altro avrà diritto di sostituire in tutto o in parte con ufficiali, con graduati o comuni dei corpi militari rispettivamente lo stato maggiore, non escluso il capitano, e l'equipaggio mercantile suddetto.

La Regia marina avrà parimenti diritto d'imbarcare sul piroscafo requisito uno dei suoi ufficiali, quale commissario governativo, ed il numero dei militari dei suoi corpi, che essa giudichi opportuno aggiungere come supplemento all'equipaggio ordinario.

12° Durante il tempo nel quale uno dei piroscafi trovasi requisito dalla Regia marina, questa ha facoltà di acquistarlo, se ciò le convenga. In questo caso, in quello di perdita derivante da rischi di guerra, ed in quello di avaria superante due terzi del valore del piroscafo, se questa sia avvenuta mentre il piroscafo trovavasi sotto il comando di un ufficiale delegato della Regia marina, il prezzo che questa pagherà ai concessionari sarà il valore del piroscafo, determinato da un Collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della marina, due dai concessionari ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte d'appello di Roma, aumentato del 10 per cento in compenso della vendita forzata, ma diminuito di tre ottavi delle somme pagate dalla Regia marina a titolo d'indennità per la requisizione in corso. Quando al momento della vendita o della perdita, il piroscafo si trovasse requisito da più di sei mesi, la diminuzione dei tre ottavi dell'indennità non avrà luogo che su quella pagata per soli sei mesi.

13° Nel caso di acquisto da parte della Regia marina, considerato nel paragrafo 12, i concessionari devono consegnare i piroscafi liberi da ogni vincolo per crediti privilegiati, come pegni, cambi marittimi, tasse, retribuzioni alle Casse degli invalidi della marina mercantile e simili, in maniera che la Regia marina se ne possa servire liberamente senza reclami di chicchessia e per qualsivoglia ragione derivante da particolari impegni dei concessionari verso terzi, appena sia stipulato il contratto di compra-vendita.

Quando esistano crediti privilegiati ancora accesi verso i concessionari a carico dei piroscafi che la Regia marina vuole acquistare, ed i concessionari non possano subito estinguerli, la Regia marina avrà facoltà di prelevare dalla somma dovuta ai concessionari, a saldo del prezzo dei piroscafi, quelle necessarie per l'estinzione dei crediti suddetti e dei corrispondenti interessi. In questo caso essa li pagherà appena saranno resi liquidi; proverà i pagamenti fatti con la presentazione dei documenti di quietanza, e consegnerà ai concessionari le somme che siano sopravanzate, con i corrispondenti interessi.

Le stesse norme saranno osservate per il pagamento dei piroscafi che siano perduti per fatti di guerra, mentre trovansi requisiti dalla Regia marina e per ragioni qualunque nelle stesse condizioni se sotto il comando di ufficiali della Regia marina.

14° Nel caso di vendita forzata, come è detto nel paragrafo 12, ed in quello di vendita per conseguenza di avaria superante i due terzi del valore del piroscafo, i concessionari hanno diritto di ritirare a bordo, prima della consegna, l'argenteria, i cristalli, la porcellana e la biancheria di servizio delle mense e gli oggetti da letto, come materassi, guanciali, coltri, biancheria, tende, ecc., salvo tanta parte quanta ne è necessaria per uso degli alloggi e delle mense di stato maggiore, di sotto ufficiali ecc., siano questo stato maggiore e questi sotto ufficiali dipendenti dai concessionari o dalla Regia marina.

15° In caso di alienazione dei propri piroscafi, i concessionari sono tenuti alla restituzione di tutto il materiale che per essi abbiano ricevuto dalla Regia marina, la quale, per converso, ha l'obbligo di ripristinarli nelle condizioni nelle quali si trovavano, in quanto queste siano state modificate dalle sistemazioni eseguite per il servizio militare.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 44.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe approvate dal Governo.

I concessionari ed i loro agenti non potranno fare per conto proprio ed in società con altre persone operazioni commerciali di trasporto su tutte le linee indicate all'articolo 1.

Il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci sarà interamente devoluto ai concessionari.

Nello scopo di facilitare i detti trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Le agenzie stabilite in città dove esistono porti saranno obbligate di accettare le merci non eccedenti il peso di 100 chilogrammi, per rimetterle ai piroscafi in partenza

Le agenzie dei porti in arrivo dovranno alla loro volta curare il ritiro dai piroscafi delle merci non eccedenti il peso suddetto, per effettuarne la consegna ai rispettivi destinatari.

Art. 45.

Il Governo assegnerà ai piroscafi in ciascun porto od approdo nel Regno un posto determinato alla riva, per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti lo sbarco e l'imbarco dei dispacci, dei viaggiatori e delle merci.

Ove non fosse possibile assegnare il posto anzidetto, verrà all'uopo collocata un'apposita boa d'ancoraggio.

Art. 46.

Sulle linee contemplate nell'articolo 1, escluse le percorrenze interne, i concessionari stabiliranno il prezzo di passaggio dei viaggiatori ed i noli da applicarsi alle merci. Le tariffe non saranno superiori a quelle praticate da altre Società sovvenzionate in modo assoluto, epperò per verun motivo i concessionari potranno far noli in danno di Genova e di Venezia o di altri porti del Regno, in confronto di Marsiglia e di Trieste. A condizioni eguali, essi accorderanno la preferenza alle spedizioni del commercio italiano, purchè le domande d'imbarco sieno state fatte ai loro agenti nei termini di tempo, che i concessionari avranno fissati e che terranno esposti a questo effetto in ciascuna agenzia.

Le merci d'esportazione provenienti dai porti esteri, trasportate come complemento di carico sui piroscafi in partenza dall'Italia, non potranno in alcun caso essere tassate ad un prezzo inferiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura, prese in Italia per essere spedite alla stessa destinazione con lo stesso piroscafo.

Le merci d'importazione imbarcate in un porto estero sopra un piroscafo a destinazione di un porto italiano, non saranno mai tassate a un prezzo superiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura, imbarcate nello stesso porto sopra il medesimo piroscafo per essere rispedite, con o senza trasbordo, a un porto estero.

Infine i concessionari potranno per i porti esteri trasportare e depositare presso le rispettive loro agenzie merci italiane da essere vendute a profitto degli speditori.

Le condizioni del nolo e la provvigione da corrispondersi per un tale servizio saranno determinate dalla Commissione di cui all'articolo 68.

Quando i concessionari facessero partire da Trieste i piroscafi delle linee sotto le lettere *a* e *h* dovranno conservare a bordo lo spazio necessario per provvedere all'imbarco delle merci di Venezia, uniformandosi alle disposizioni dell'articolo 63.

Art. 47.

I concessionari sono obbligati a stabilire servizi cumulativi con le altre linee di navigazione italiane ed estere, affinchè i viaggiatori possano proseguire il loro viaggio senza munirsi di nuovi biglietti, ed i bagagli e le merci possano essere trasportati da un punto all'altro, senza bisogno di persone intermediarie nei porti di transito.

Pei porti ove è possibile, la prosecuzione tanto dei passeggeri che delle merci avrà luogo mediante il raccordamento della stazione marittima con quella ferroviaria.

I concessionari infine dovranno, con le norme preindicate, attuare servizi cumulativi con le ferrovie italiane e straniere per i viaggiatori, i bagagli e le merci.

Il detto servizio cumulativo dovrà estendersi eziandio al trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci fra i piroscafi e le stazioni ferroviarie, e dovrà stabilirsi con criteri da determinarsi dal Governo, che li discuterà coi concessionari.

I concessionari dovranno convenire con le Amministrazioni delle ferrovie e delle altre Società di navigazione i patti e le condizioni del servizio cumulativo per il maggior numero possibile di scali.

Salve le nuove disposizioni che, con l'approvazione del Governo, saranno stabilite d'accordo fra i concessionari e le Amministrazioni suddette, si osserveranno intanto per il detto servizio cumulativo le norme attualmente in vigore.

Allorchè l'accordo con le altre Amministrazioni precitate non siasi effettuato nel termine di sei mesi dalla richiesta fattane dal Governo, le condizioni ed i compensi del detto servizio cumulativo verranno stabiliti col mezzo di arbitri, che decideranno come amichevoli compositori.

I concessionari dovranno adottare tariffe speciali, da approvarsi dal Governo, pel trasporto dei piccoli colli di merci tanto coi propri piroscafi che in servizio cumulativo, del peso fino a 5 chilogrammi, da 5 a 10, da 10 a 20, da 20 a 30, da 30 a 40, da 40 a 50 e da 50 a 100 chilogrammi.

Art. 48.

Sulle basi delle tariffe comuni, il Governo potrà ordinare ai concessionari di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi già esistenti od istituirne dei nuovi, tanto con le Amministrazioni ferroviarie italiane o straniere, quanto con altre Società di navigazione.

Art. 49.

I concessionari potranno proporre l'esperimento di quelle modificazioni di tariffa e condizioni di trasporto, che riterranno più convenienti ad aumentare il traffico. Tali modificazioni dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Art. 50.

Il *maximum* dei prezzi di passaggio dei viaggiatori, non compreso il vitto, per le linee di percorrenza interna sarà quello determinato dall'art. 51 del Capitolato *A*.

I fanciulli dai tre ai dieci anni pagheranno la metà dei prezzi che saranno stabiliti; quelli di età inferiore ai tre anni avranno diritto al trasporto gratuito, sempre quando occupino la stessa cabina di chi li accompagna, a cui carico andrà il vitto.

Ogni viaggiatore avrà diritto al trasporto gratuito del proprio bagaglio (effetti d'uso) nella proporzione seguente:

1ª classe	Kg.	100
2ª classe	»	60
3ª classe	»	40

Per ogni eccedenza di peso si potrà esigere una tassa di cent. 50 ogni 10 chilogrammi, qualunque sia la destinazione.

Il prezzo di vitto è fissato:

A lire 3 per ogni colazione . .	pei viaggiatori di 1ª classe.
A lire 5 per ogni pranzo . .	
A lire 2 per ogni colazione . .	pei viaggiatori di 2ª classe.
A lire 4 per ogni pranzo . .	

I viaggiatori di 3ª classe, nei viaggi di oltre due pernottazioni, dovranno provvedersi del vitto a bordo, ai prezzi indicati nella tabella pubblicata a cura dei concessionari ed approvata dal Governo.

Art. 51.

I viaggiatori dovranno essere trattati a bordo con ogni riguardo, e su ciascun piroscafo sarà tenuto un registro per accogliere i loro reclami.

A tal fine, su di ogni piroscafo e nelle sale dei passeggeri saranno affissi appositi avvisi, approvati dal Governo, indicanti:

a) l'itinerario del viaggio, le distanze in leghe marine da un punto all'altro della linea, i giorni e le ore di arrivo e di partenza;

b) il numero massimo per ogni classe dei passeggeri da imbarcarsi;

c) il numero dei pasti, coll'indicazione delle vivande e della qualità e quantità dei vini che saranno serviti;

d) le tariffe dei viaggiatori, delle merci e dei bagagli.

Art. 52.

I vini da pasto da consumarsi a bordo dovranno essere di esclusiva produzione italiana.

Art. 53.

I concessionari saranno tenuti a dare passaggio sui loro piroscafi su tutte le linee interne, di cui all'art. 1, alla metà del prezzo stabilito dai massimi pei viaggiatori, escluso il vitto, ai membri del Parlamento (qualora non siano intervenuti speciali accordi) ed alle loro famiglie, agli impiegati della Casa Reale, a quelli civili ed alle rispettive famiglie (moglie, figli, padre e madre, quando convivano coll'impiegato e siano a suo carico), agli allievi degli istituti nautici ed ai

componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo, ai membri ed agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni, ecc., nonchè ai missionari italiani ed alle suore di carità.

La riduzione del 50 per cento pei viaggi degli impiegati civili e delle rispettive famiglie sarà estesa alle persone di servizio ed alle nutrici con bambini lattanti, purchè viaggino con lo stesso piroscafo, con cui viaggiano gli impiegati e le loro famiglie.

Agli impiegati posti in disponibilità, in aspettativa od a riposo ed alle loro famiglie, è pure concesso di recarsi, colla riduzione del 50 per cento al domicilio eletto, purchè il viaggio si compia nel termine di tre mesi dalla data del decreto.

Agli elettori politici la riduzione dovrà essere del 75 per cento durante il periodo elettorale.

Per le linee internazionali, di cui all'articolo suaccennato, la riduzione suddetta è limitata ai membri del Parlamento, agli impiegati in genere, che viaggiano per ragioni di servizio, ai missionari italiani, alle suore di carità, agli invitati alle esposizioni, agli allievi degli Istituti nautici, ed ai componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo.

Resta convenuto che le linee internazionali comincino dall'ultimo porto toccato nel Regno.

Art. 54.

I concessionari saranno in obbligo di dare passaggio ai militari di ogni grado, che viaggiano a spese dello Stato, ai prezzi che saranno fissati da apposite convenzioni coi Ministeri della guerra e della marina.

Il Governo si obbliga dal canto suo di non affidare ad altre imprese i trasporti suddetti, salvo il caso di circostanze straordinarie, di cui sarà giudice il Consiglio dei Ministri, riservandosi però la facoltà di valersi, ove lo creda, dei bastimenti della Regia marina o di altri presi a nolo dai concessionari.

In mancanza di speciali convenzioni, i militari che viaggiano a spese dello Stato pagheranno la metà del prezzo della tariffa sui massimi stabilita per gli altri passeggieri escluso il vitto.

Art. 55.

I concessionari saranno obbligati a trasportare in terza classe ed a metà del prezzo della tariffa in base ai medesimi, i condannati civili e militari, anche pel viaggio di ritorno, scontata la pena, nonchè gli imputati ed accusati che si traducono per conto dello Stato.

Il trasporto dei condannati sarà eseguito in modo che essi siano sempre ed efficacemente segregati dagli altri passeggeri, osservando quelle cautele che saranno dalla autorità determinate.

I concessionari potranno richiedere la scorta necessaria, per assicurare il trasporto tranquillo dei detenuti.

Sarà in facoltà dei concessionari di rifiutare, per giustificate circostanze speciali, l'imbarco degli alienati, rinviandoli al viaggio successivo.

Gli indigenti ed i marinari naufraghi, che dall'estero ritornano in patria, saranno trasportati in 3ª classe a spese dello Stato, al prezzo di lire 3 al giorno compreso il vitto, pei capitani ed altri ufficiali di bordo, e di lire 2, pure compreso il vitto, per ogni altra persona appartenente alla gente di mare e per ogni indigente. Le richieste saranno rilasciate dal console o agente del Governo.

Il loro numero non potrà essere maggiore di dieci per ogni viaggio, senza il consenso dei concessionari.

Art. 56.

Gli ispettori delle poste e dei telegrafi e gli altri impiegati che ne faranno le veci avranno diritto, quando trovansi in missione, sulla semplice presentazione delle credenziali, ad un posto gratuito di 1ª classe, escluso il vitto.

Art. 57.

I concessionari si obbligano di trasportare gratuitamente per ogni viaggio, escluso il vitto, un missionario italiano od una suora di carità, non che i nazionali indigenti che sono chiamati in Italia per il servizio militare.

Alle stesse condizioni si obbligano di trasportare, a titolo di rimpatrio e per ciascun viaggio, due italiani poveri, che, per ragioni di umanità, debbono essere inviati nel Regno per cura di una Società italiana di beneficenza.

Art. 58.

I concessionari eviteranno, dal punto di vista della salute pubblica, di ricevere a bordo viaggiatori affetti da malattie contagiose, o merci di provenienza infetta.

Art. 59.

Pel trasporto delle merci dovranno osservarsi le condizioni d'imbarco, che saranno stabilite dalla Commissione, di cui all'art. 51 del capitolato *A*.

Le merci si dividono in quattro categorie, ciascuna delle quali comprende quelle indicate nell'elenco, che sarà compilato dalla Commissione stessa.

Il *maximum* dei prezzi di trasporto delle merci per le linee interne dell'art. 1°, sarà quello indicato dall'art. 58 del capitolato *A*.

L'esame delle tariffe sarà affidato alla Commissione suddetta, la quale determinerà inoltre le modificazioni da introdursi nella classificazione delle merci, e potrà anche stabilire tariffe speciali secondo i luoghi di produzione.

Art. 60.

Il trasporto di generi di privativa, nonchè di derrate ed oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà fatto in forza di contratti speciali, che potranno essere stipulati fra i concessionari o le diverse Amministrazioni dello Stato, o quelle altre che, in determinati servizi, le sostituiscano, ed in mancanza di questi speciali contratti, sarà fatta una riduzione del 50 per cento sui prezzi massimi delle tariffe.

Il trasporto del materiale da guerra e di quello della marina, destinato allo Stato od alle stazioni navali, dei generi di sussistenza e dei bagagli al seguito della truppa, sarà regolato e retribuito, a norma delle convenzioni speciali, che saranno stipulate fra i concessionari ed i Ministeri della guerra e della marina.

Pel trasporto dai capi di bestiame destinato all'Eritrea per la colonizzazione e per l'allevamento, i concessionari si obbligano di stabilire una tariffa speciale.

Sulle linee sotto le lettere *c*, *d*, i concessionari saranno obbligati a trasportare munizioni e materiali da guerra alle condizioni determinate da speciali accordi coi Ministeri anzidetti.

In mancanza di tali accordi, tutti i trasporti suaccennati saranno fatti colla riduzione del 50 per cento.

Le riduzioni di cui agli art 53, 54, 55 ed al presente art. saranno fatte in base ai prezzi determinati rispettivamente dai quadri inseriti agli articoli 51 e 58 del capitolato A.

Il trasporto delle materie infiammabili ed esplodenti è ammesso lasciando ai concessionari la facoltà di stabilire di volta in volta cogli speditori le modalità e condizioni d'imballaggio.

Art. 61.

Affinchè le persone e gli oggetti indicati agli articoli 53, 54, 55 e e 60 possano godere dei vantaggi accordati dagli articoli stessi, occorrerà che nei porti italiani ne sia fatta richiesta dai Ministeri o dalle autorità superiori del luogo di partenza, e nei porti esteri dai Regi agenti diplomatici o consolari del Governo. Pei viaggi però nell'interno del Regno potranno essere rilasciati, come si pratica dalle ferrovie, e colle norme da esse stabilite, libretti provveduti di opportuni scontrini.

È fatta eccezione per i membri del Parlamento, i quali saranno muniti di tessere personali di libera circolazione.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli, saranno accordate anche su quelle linee non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 62.

Il tempo di permanenza nei porti pel caricamento delle merci nelle linee di carattere postale, sarà dal Ministero delle poste e dei telegrafi determinato previo parere del Ministero del commercio, coll'avvertenza che dovranno avere la precedenza le considerazioni di ordine postale.

Le merci dovranno essere disposte in modo da non compromettere il movimento del piroscafo e da non impedire il libero accesso alle parti del bastimento riservate ai passeggieri.

Nessun oggetto di trasporto, eccettuate le vetture, i fusti vuoti, gli animali, le frutta, le piante vive e gli altri oggetti che possono deperire se posti sotto coperta, potrà essere collocato sul ponte. Agli animali poi sarà assegnato un posto sicuro e tale da non dare incomodo ai viaggiatori.

Nessun collo di grosso bagaglio potrà essere collocato nelle sale dei viaggiatori.

Art. 63.

Per provvedere all'esportazione delle merci dagli scali intermedi, i concessionari dovranno ordinare alle proprie agenzie di telegrafare a quelle di partenza dei piroscafi il quantitativo delle merci da imbarcarsi, per le quali dovrà conservarsi posto sufficiente a bordo, nella proporzione dell'importanza commerciale dei diversi scali delle linee.

I concessionari si obbligano di trasportare, mediante un compenso annuo da convenirsi, tra Venezia e Brindisi, tra Ancona e Brindisi, tra Bari e Brindisi, con trasbordo sui e dai piroscafi della Società Peninsulare, le merci cambiate fra Venezia, Ancona, Bari e gli scali dell'Indo-Cina. Questo compenso, da corrispondersi dallo Stato, rimanendo inteso che il commercio di Venezia, di Ancona e di Bari non dovrà pagare che il nolo alla Peninsulare pel trasporto delle merci fra Brindisi e gli scali d'oltre Suez, sarà, dopo sei mesi dalla attuazione del servizio, determinato dalla Commissione di cui all'articolo 51 del capitolato A.

Art. 64.

I concessionari saranno obbligati, a parità di condizioni, a non accordare preferenze ed a non stipulare contratti che abbiano per iscopo di diminuire le tariffe a favore di uno o più speditori.

I concessionari potranno, quando il tempo di fermata e la deficienza di merci lo consentano, accettare materiali, come tegole e mattoni, caricati alla rinfusa e a noli di favore, purchè non si rechi pregiudizio all'imbarco e allo sbarco delle altre merci.

Art. 65.

Prima dell'attuazione del servizio saranno presentate al Ministero delle poste o dei telegrafi le tariffe per i viaggiatori e per le merci, per le linee interne e per quelle internazionali, da approvarsi con decreto da emanarsi di accordo col Ministero del commercio.

Ove, per circostanze imprevedute, si rendesse necessaria l'elevazione dei prezzi oltre i massimi stabiliti, i concessionari dovranno formulare proposta motivata, da sottoporsi alla approvazione dei Ministeri delle poste e dei telegrafi e dell'agricoltura e commercio.

Uguale approvazione sarà necessaria pel passaggio dall'una all'altra categoria delle merci, o per assimilazione di merci non comprese nell'elenco approvato.

Le tariffe approvate saranno comunicate alle Camere di commercio interessate e tenute affisse nelle agenzie dei concessionari.

Qualsiasi modificazione di tariffa non potrà essere attuata se non un mese dopo la sua approvazione da parte del Ministero.

Le condizioni delle polizze di carico dovranno essere compilate secondo gli usi e i costumi dei diversi porti ed essere in consonanza colle leggi dello Stato.

Art. 66.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il Governo potrà ordinare, pei generi alimentari di prima necessità, una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 67.

È riservata facoltà al Governo di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali o per sviluppare il commercio di determinate provincie. In questo caso la differenza fra la tariffa effettivamente in vigore presso i concessionari e quella ordinata dal Governo, sarà compensata ai concessionari stessi, qualora, prendendo a base il traffico dell'anno precedente, con la tariffa normale, risulti una perdita per essi nel periodo di tempo in cui sarà adottata la tariffa ribassata.

Art. 68.

Tutte le divergenze, che sorgessero fra i concessionari ed i caricatori circa l'applicazione delle tariffe, saranno deferite ad un Consiglio di arbitri composto di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, di uno del Ministero del commercio, di uno del Ministero delle finanze (Direzione generale delle gabelle) e di altro dei concessionari.

Tutti i reclami quindi che giungessero al Ministero del commercio, circa l'applicazione delle tariffe, saranno comunicati a quello delle poste e dei telegrafi, per essere sottoposti al giudizio arbitrale quando l'evidenza dei fatti non consigliasse a dare una risposta direttamente agli interessati, nel qual caso questa sarà fatta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito quello del commercio.

Penalità.

Art. 69.

Nel caso di ritardo nelle partenze dai punti estremi, non derivante da forza maggiore giustificata, i concessionari incorreranno:

1° in una multa di lire 25 per ciascuna delle prime tre ore di ritardo, e di lire 50 per ogni ora consecutiva, sulle linee *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *f*) dell'articolo 1;

2° in una multa di lire 25 per ogni ora, dopo le prime dodici ore di ritardo, sulle rimanenti linee dell'articolo 1.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario o non prevista dall'articolo 1, i concessionari incorreranno in una multa di lire 1000.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 21, sarà punito con una multa di lire 100 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il Ministero della marina, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di lire 500

Tenuto conto della velocità prescritta dall'articolo 6, e senza pregiudizio delle multe previste ai numeri 1° e 2° del presente articolo, sarà applicata une penalità di lire 25 per ogni ora di ritardo verificatosi nelle ore complessive dei viaggi eseguiti nel semestre sulle linee sotto le lettere *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *f*); e di lire 10 per ogni ora di ritardo in ciascun viaggio, dopo le prime dodici ore, sulle rimanenti linee dell'articolo 1 del presente quaderno d'oneri.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione, e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione, siccome è detto all'articolo 8.

Art. 70.

Qualora la partenza di un piroscafo per le linee *a*), *b*), *c*) dell'articolo 1° fosse differita di ore sei, senza causa di forza maggiore, il commissario del Governo od i direttori delle poste potranno prendere, di concerto con le autorità locali, tutte le disposizioni necessarie per assicurare il servizio dei dispacci, noleggiando tosto all'uopo altro piroscafo, e le spese che ne risulteranno saranno poste a carico dei concessionari.

Non valendosi di questa facoltà e venendo omesso il viaggio, i concessionari incorreranno in una multa di lire 2000, oltre la perdita della sovvenzione.

Una multa di lire 1000, oltre la perdita della sovvenzione, sarà applicata pei viaggi che, senza causa di forza maggiore, venissero omessi sulle rimanenti linee dell'articolo 1.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Nel caso d'interruzione del servizio, il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, eccitare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere, per questo solo motivo, pronunciata dal Tribunale competente.

Verificandosi sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa, che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo del Re avrà facoltà di prendere possesso dei piroscafi destinati alla navigazione sovvenzionata e di adempiere agli obblighi tutti stabiliti nella convenzioni, a rischio, pericolo e responsabilità della Società concessionaria.

Art. 71.

Le anticipazioni sulla velocità semestrale nell'arrivo a destinazione nei porti capi linea, andranno in diminuzione dei ritardi verificatisi sulle linee rispettive.

Casi di guerra.

Art. 72.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra Potenza, o fra Potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo avrà facoltà:

1° di sospendere il servizio;

2° di obbligare i concessionari a continuarlo;

3° di prendere possesso dei piroscafi non inscritti nel ruolo del naviglio ausiliare, o di acquistarli.

Art. 73.

Quando il Governo diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo, senz'altra indennità che la sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo dell'interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse dal capitale, che a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste, e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità che sarà determinata dalla Commissione incaricata di valutare i piroscafi requisiti dalla Regia marina.

Art. 74.

Nel caso di sospensione di una o più linee il Governo avrà facoltà di esigere che uno, o più, o anche tutti i piroscafi addetti alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quelli dei piroscafi dei quali intendesse prender possesso.

Art. 75.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerarii. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Governo pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee con un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso non venga ad aumentarsi o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale per le linee di cui si tratta.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate da una Commissione composta di ufficiali amministrativi, un delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, l'altro dal Ministero della marina, ed il terzo dal Ministero della guerra. I concessionari potranno delegare un loro rappresentante in seno alla Commissione, il quale avrà soltanto voto consultivo.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di essa o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 76.

Nel caso che il Governo obblighi i concessionari a continuare il servizio, il Governo stesso, oltre al pagamento della sovvenzione normale, assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da cause di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari, per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca dell'ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo, secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla Regia marina.

Quando avvenga che qualche piroscafo sia assoggettato a lavori di riparazione di qualche importanza, che ne possano alterare il valore, sarà proceduto nello stesso modo ad una nuova valutazione.

Parimenti una nuova valutazione dei piroscafi potrà esser fatta nel modo suddetto ogni cinque anni dalla loro ammissione in servizio.

Art. 77.

Se il Governo prenderà possesso di uno o più piroscafi della Società, il nolo da corrispondersi sarà determinato secondo le norme indicate all'articolo 43 (requisizione dei piroscafi).

Nessuna indennità competerà ai concessionari, oltre il montare del nolo di cui sopra.

Se poi il Governo intenderà acquistare i piroscafi dei quali avrà preso possesso, il prezzo da corrispondersi ai concessionari sarà quello determinato pure dal predetto articolo 43.

Art. 78.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo come sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 79.

Nei casi di provvedimenti sanitari, presi sia dal Governo nazionale che dai Governi esteri, o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti d'approdo nelle linee nazionali ed estere, il Governo potrà:

1. Sospendere l'esercizio di una o più linee, ovvero di uno o più approdi;

2. Modificare il percorso delle linee, sostituire nuovi approdi, mutare gli orari;

3. Far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni contenute nei seguenti articoli.

Art. 80.

In caso di sospensione ordinata dal Governo sarà corrisposta ai concessionari, tanta a titolo d'interesse del capitale che a titolo di deprezzamento dei piroscafi addetti alle linee stesse, del materiale, delle provviste, e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità, che sarà determinata dalla Commissione di cui all'articolo 73, con l'intervento di un rappresentante dei concessionari.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione, avranno diritto alla sovvenzione normale.

Art. 81.

In caso di modificazioni al percorso, sostituzione di approdi, mutazioni di orari, ecc., i concessionari avranno sempre diritto alla sovvenzione normale, anche se il percorso diventi minore; e quando il percorso diventi maggiore, avranno diritto ad un accrescimento di sovvenzione proporzionale al maggior percorso.

Art. 82.

In caso di obbligo imposto dal Governo di eseguire tutte le corse od una parte di esse, quelle in eccedenza della metà saranno retribuite con una sovvenzione del 50 per cento in più del prezzo normale, dovendo i piroscafi aggiunti avere possibilmente i requisiti necessari per corrispondere alle esigenze delle linee cui saranno adibiti.

In caso di riduzione di corse nella misura non eccedente la metà per ogni linea, sarà continuata la sovvenzione normale come se si eseguissero tutte le corse previste dalla convenzione; con facoltà al Governo di richiedere, in sostituzione dei viaggi soppressi, altri ser-

vizi per un percorso non maggiore dei viaggi stessi. Qualora però i concessionari non accettassero la sostituzione, sarà ad essi nel caso precitato corrisposta un'indennità corrispondente alla metà della sovvenzione normale per le corse soppresse.

Art. 83.

Il giudizio sulla necessità della soppressione, riduzione, modificazione, continuazione dei viaggi, o distacco dei piroscafi da una linea interna ad un'altra, mutazione di orari, ecc. spetta al Governo.

Il Governo esercita codesto diritto mer è apposita Commissione, composta di quattro ufficiali amministrativi, l'uno delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, l'altro dal Ministero della marina, il terzo dal Ministero di agricoltura e commercio, il quarto dal Ministero dell'interno.

Presso questa Commissione i concessionari potranno nominare un rappresentante, che avrà diritto di prender parte con voto consultivo alle deliberazioni.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di reclami in linea giudiziaria.

Nè per le deliberazioni della Commissione, nè per le conseguenze della loro esecuzione, può dal Governo incorrersi in veruna civile responsabilità.

Art. 84.

Se, per contravvenzione alle regole sanitarie, un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 85.

Le prescrizioni sanitarie, che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o da Governi esteri, non dànno luogo a indennità veruna.

Art. 86.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare, per deficienza di lazzaretti, e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso, che sarà determinato dal Collegio arbitrale, di cui allo articolo 43.

Art. 87.

Per tutti i viaggi eseguiti verso gli scali sottoposti a quarantena, i concessionari avranno diritto d'imporre una sopratassa del 25 per cento sul prezzo delle tariffe dei viaggiatori e delle merci, restando a carico dei mittenti o dei destinatari le spese quarantenarie.

Durata della concessione del servizio.

Art. 88.

Il servizio avrà principio entro il 1893 (1) e durerà fino al 30 giugno 1908.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli incominciati prima della scadenza della concessione, quantunque il ritorno segua posteriormente.

Art. 89.

La concessione s'intenderà continuativa di anno in anno oltre il 30 giugno 1908, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 90.

La sovvenzione, determinata dalla convenzione, verrà corrisposta a rate mensili posticipate, in base alle leghe effettivamente percorse.

È fatta eccezione pel caso di naufragio di qualche piroscafo in viaggio, nella quale eventualità sarà considerato siccome compiuto il viaggio incominciato.

Disposizioni diverse.

Art. 91.

La Società avrà la sua sede a Roma, ove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto. Essa continuerà ad avere compartimenti in Genova ed in Palermo nelle attuali loro condizioni ed attribuzioni e sedi in Napoli ed in Venezia.

Art. 92.

I concessionari dovranno presentare annualmente le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci, con indicazione dei prodotti, nonchè una relazione tecnica ed economica dell'esercizio annuale dell'impresa.

Il Governo avrà facoltà di richiedere ai concessionari l'esibizione di quei documenti che reputerà necessari a controllare l'esattezza dei dati statistici forniti.

Nei primi dieci giorni d'ogni mese i concessionari trasmetteranno al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto in doppio esemplare, rappresentante la situazione dei piroscafi nel mese stesso.

Art. 93.

I concessionari nell'esecuzione dei servizi, che loro sono affidati, dovranno uniformarsi pienamente al regolamento che sarà emanato dal Ministero della marina, d'accordo col Ministero delle poste e dei telegrafi, sentiti i concessionari stessi.

Art. 94.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nel presente quaderno d'oneri, se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno inoltre vendere i piroscafi destinati ai servizi sovvenzionati ed obbligatori senza l'autorizzazione del Governo. Questo avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi o d'imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del Governo, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 95.

Oltre la risoluzione del contratto, nel caso contemplato dall'articolo precedente, i concessionari saranno non solo tenuti all'indennizzo di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato; ma il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere al sequestro di tutto il materiale, e continuare il servizio a tutto rischio ed a spese dei concessionari.

Art. 96.

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa che, sulla proposta dei concessionari, sarà approvata dal Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina.

Art. 97.

I concessionari saranno costituiti in Società anonima, la quale dipenderà, per ogni atto relativo alla presente convenzione, dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

La fusione di detta Società con altra sussidiata dal Governo non sarà ammessa se non per legge.

Art. 98.

I concessionari del servizio dovranno essere italiani, come pure dovranno essere di nazionalità italiana i direttori e due terzi dei componenti il Consiglio d'amministrazione. Gli agenti all'estero dovranno essere preferibilmente italiani. Per l'equipaggio saranno osservate le disposizioni del Codice per la marina mercantile.

I concessionari dovranno provvedere alla organizzazione del loro personale.

Art. 99.

Le controversie che potessero insorgere fra lo Stato ed i concessionari per l'interpretazione e l'esecuzione del presente contratto, saranno deferite ai tribunali ordinari della capitale. Sono eccettuate le controversie deferite dal presente quaderno d'oneri rispettivamente al Ministero delle poste e dei telegrafi e al Ministero del commercio, che saranno definite con decreto ministeriale, non che quelle deferite al Ministero della marina, che saranno decise inappellabilmente dal Consiglio superiore di marina mercantile. Sono pure eccettuate le controversie deferite dal quaderno d'oneri al Consiglio degli arbitri.

Il Collegio arbitrale avrà sede in Roma e sarà composto di tre

(1) Il giorno dell'attuazione sarà fissato con decreto Reale.

rbitri: Il Ministero delle poste e dei telegrafi e la Società ne nomineranno uno per ciascuno, ed i nominati designeranno il terzo, che ne sarà il presidente. Durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

Qualora gli arbitri nominati dalle parti non si accordassero sulla scelta del terzo, questi sarà nominato dal presidente della Corte di cassazione di Roma

Gli arbitri pronunzieranno secondo le regole di diritto e colle forme prescritte pei giudizi arbitrali dal Codice di procedura civile, ma le parti potranno d'accordo autorizzarli a pronunziare come amichevoli compositori o rinunziare all'appello.

Visto: *il Ministro delle Poste e dei Telegrafi*
FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, per copia conforme:
Per il capo divisione
P. LONARDI.

CONVENZIONE

per la concessione alla Compagnia Olandese « Nederland » di una linea di Navigazione postale e commerciale fra Genova e Batavia

Il Ministro delle poste e dei telegrafi, quelli di agricoltura, industria e commercio, delle finanze e del tesoro a nome dello Stato;

Il cav. Nicola Jacopo Tiedeman a nome della Compagnia Olandese « Nederland », in virtù di regolare procura in data 11 maggio 1891; hanno concertato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Compagnia « Nederland » si obbliga di eseguire un viaggio ogni due settimane fra Genova e Batavia, con approdo a Porto Said, Suez (Gedda, Aden e Colombo eventualmente), Padang, Samarang e Soerabaia a' termini ed alle condizioni contemplate nella presente Convenzione.

Art. 2.

I piroscafi da adibirsi a tale navigazione, della portata non inferiore a duemila tonnellate di registro, saranno di assoluta proprietà della Compagnia, ed il loro numero dovrà essere tale da garantire la regolare esecuzione del servizio.

I detti piroscafi dovranno alzare in testa d'albero la bandiera postale italiana.

Art. 3.

Nel caso che durante la concessione un piroscafo si perdesse o fosse dichiarato inservibile, dovrà essere immediatamente surrogato.

Art. 4.

Ciascun viaggio dovrà essere eseguito con una velocità normale di 10 nodi all'ora almeno.

Art. 5.

A garanzia degli obblighi assunti la Compagnia dovrà prestare al Governo una cauzione di lire venticinquemila (L. 25,000) in cartelle del Debito pubblico italiano, calcolate al valore nominale od in numerario da versarsi nella Cassa di depositi e prestiti.

La cauzione sarà restituita alla scadenza della convenzione

Art. 6.

Nei casi di ritardi non derivanti da forza maggiore giustificata, la Compagnia incorrerà in una multa di lire 50 per ogni ora da computarsi sulla velocità media semestrale.

Qualora, senza circostanza di forza maggiore, non fosse effettuato qualche viaggio, la Compagnia incorrerà nella multa di lire mille, oltre la perdita della corrispondente sovvenzione.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente sulle quote della sovvenzione, e sussidiariamente sara prelevato dalla cauzione, la quale dovrà essere tosto ripristinata per intero.

Nel caso d'interruzione del servizio, il Governo potrà con semplice lettera o nota stragiudiziale eccitare la Compagnia ad eseguirlo secondo le norme prescritte dalla presente Convenzione, e tale invito corrisponderà ad una formale e legale costituzione in mora.

Quando non ostante tale invito si verificassero nuove interruzioni sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere per questo solo motivo pronunciata dal tribunale competente.

Art. 7.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Esso è rappresentato nel porto di Genova dal locale direttore provinciale delle poste e dal capitano del porto, e nei porti esteri dai regi consoli od agenti consolari italiani ivi residenti.

Art 8.

Per poter controllare la regolarità del servizio i comandanti dei piroscafi, dopo ciascun viaggio di andata e ritorno, consegneranno alla Direzione delle poste di Genova un estratto del giornale di bordo, nel quale siano esposte le circostanze verificatesi nell'intero viaggio.

Art 9.

I giorni e le ore di partenza dai punti estremi verranno concertati fra il Ministero delle poste e dei telegrafi e la Compagnia.

Art 10.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti, tranne quelli designati, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato mediante copia autentica del giornale di bordo da presentarsi al capitano del porto di Genova.

Art. 11.

Ove un piroscafo dovesse per avaria approdare in qualche punto non indicato dall'articolo 1 e si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci postali all'ufficio di posta locale o vicniore per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico della Compagnia.

Art. 12.

La Compagnia ha l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto, di tutti i dispacci postali, senza limitazione di peso, ivi compresi i pacchi, che le siano consegnati dall'Amministrazione delle poste italiane o che siano diretti alla medesima e che siano cambiati colle singole località toccate dai piroscafi di essa Compagnia ora e successivamente per tutta la durata della presente Convenzione, oppure in paesi pei quali le località stesse potessero servire di transito.

Sotto la denominazione di dispacci si intendono le casse, i sacchi o pieghi di corrispondenze ordinarie, raccomandate o assicurate ed in genere qualsiasi oggetto che per legge o per regolamento sia o possa essere trasmissibile per mezzo della posta, compresi i gruppi di numerario, i valori di qualsiasi genere di proprietà governativa ed i recipienti vuoti.

La Compagnia sarà responsabile dei danni che potessero risultare al Governo italiano per perdite, manomissioni od avarie dei dispacci, dei pacchi o degli altri oggetti ad essa affidati, salvo il caso di forza maggiore, e dovrà tenerlo rilevato delle indennità che il Governo stesso dovesse corrispondere ai terzi.

I dispacci ed i pacchi saranno custoditi a bordo in apposito locale da chiudersi a chiave.

Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci e dei pacchi la Compagnia si uniformerà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

Il trasporto di essi dispacci e pacchi da terra a bordo e viceversa sarà a carico della Compagnia.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze tranne quelle regolarmente consegnate dagli uffizi di posta.

Art. 14.

La Compagnia si obbliga pure al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai suoi piroscafi a seconda delle tariffe che dovrà stabilire.

Le tariffe pei viaggiatori e per le merci fra Genova e gli scali contemplati nell'articolo 1 non potranno essere superiori a quelle prati-

cate da altre Società sovvenzionate, lungo la linea stessa, e per verun motivo la Compagnia potrà far noli in danno di Genova in favore di altri porti ed accordare riduzioni al traffico estero nocivo al traffico italiano.

La stessa Compagnia dovrà riserbare sui piroscafi uno spazio libero sufficiente a provvedere in ogni tempo al trasporto delle merci da e per Genova, sempre che la domanda d'imbarco sia fatta in tempo opportuno.

Art 15.

La Compagnia dovrà presentare al Ministero delle poste e dei telegrafi le tariffe pel trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Tutte le divergenze che sorgessero fra la Compagnia stessa ed i caricatori circa l'applicazione delle tariffe saranno deferite ad un Consiglio di arbitri composto di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, di uno di quello del commercio e di altro della Compagnia.

Tale Consiglio giudicherà inappellabilmente.

Art. 16.

Il nolo dei vini italiani da Genova alle Indie Neerlandesi non potrà essere superiore ai prezzi sotto indicati, oltre il 10 per cento di cappa:

a) lire 45 da Genova a Batavia per ogni mille chilogrammi;

b) lire 50 da Genova ai porti di Padang, Samarang, Soerabaia, parimenti per ogni mille chilogrammi.

Per agevolare l'esportazione dei vini delle provincie meridionali del Regno sarà compreso nei prezzi massimi di cui sopra il loro trasporto rispettivamente da Messina e da Napoli a Genova.

Art 17.

All'equipaggio ed alle truppe di terra e di mare imbarcate sui piroscafi della Compagnia sarà somministrato vino di produzione italiana.

Una nota dei vini italiani, dei quali dovrà esser tenuta una conveniente provvista, sarà esposta a bordo dei singoli piroscafi, coll'indicazione dei relativi prezzi.

Art. 18.

La Compagnia si obbliga di dar passaggio sui suoi piroscafi ai membri del Parlamento italiano, agl'impiegati civili ed alle rispettive famiglie, quando queste viaggino con essi, alla metà del prezzo stabilito per gli altri viaggiatori, escluso il vitto, purchè non si oltrepassi il numero di cinque pei posti di 1ª classe e di cinque per i posti di 2ª classe.

Le relative richieste saranno rilasciate in tempo utile per le partenze da Genova dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e per le partenze dai porti esteri dai regi consoli od agenti consolari d'Italia.

Art. 19.

La Compagnia s'impegna di stabilire servizi cumulativi colle Società italiane di navigazione per provvedere al trasporto dai porti del Regno a Genova e da Genova ai porti toccati dai suoi piroscafi e viceversa delle merci destinate alle Indie Neerlandesi o di là provenienti.

Art. 20.

In caso di guerra marittima la Compagnia avrà diritto di sospendere i viaggi coi suoi piroscafi, ed il Governo italiano non pagherà la corrispondente sovvenzione.

Art. 21.

In caso di quarantena nei porti toccati dai piroscafi della Compagnia il Governo prenderà gli opportuni accordi colla Compagnia stessa per la esecuzione o la sospensione del servizio, ritenendo nel secondo caso la corrispondente sovvenzione.

Art. 22.

La Compagnia dovrà tenere un rappresentante a Genova, nel cui ufficio s'intende stabilito il domicilio legale di essa Compagnia per tutti gli effetti della presente Convenzione.

Art. 23.

La Compagnia non potrà cedere ad altri il servizio contemplato nella presente Convenzione senza autorizzazione del Governo.

Art. 24.

Tutte le difficoltà a cui potesse dar luogo l'esecuzione e l'interpretazione di alcuna delle clausole della presente Convenzione saranno definite dai tribunali ordinari, salvo quelle deferite dall'articolo 15 al Consiglio di arbitri.

Art. 25.

La presente Convenzione avrà effetto il 1° maggio 1893 e durerà fino al 30 giugno 1908, dopo di che s'intenderà continuativa di anno in anno, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli cominciati prima della scadenza della concessione, quantunque il ritorno segua posteriormente.

Art. 26.

Per l'esecuzione del servizio contemplato nell'art. 1, il Governo corrisponderà alla detta Compagnia la sovvenzione di lire settantamila (L. 70,000) all'anno a rate mensili posticipate.

Art. 27.

Tutte le spese relative alla stipulazione della presente Convenzione saranno a carico della Compagnia.

Art. 28.

La presente non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Visto:

Il Ministro delle Poste e dei Telegrafi

FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, per copia conforme:

Per il capo divisione

P. LONARDI.

CONVENZIONE

per la concessione alla Società di Navigazione « Puglia » del servizio fra Venezia e Brindisi, con approdi agli scali delle due coste dell'Adriatico.

Il Ministro delle poste e dei telegrafi, quelli di agricoltura, industria o commercio, delle finanze e del tesoro, a nome dello Stato;

Il cavaliere Saverio Milello, a nome della Società di Navigazione « Puglia », da essa rappresentata in virtù di regolare mandato, contenuto nella deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 3 gennaio 1891;

Hanno concertato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Il concessionario si obbliga di eseguire il servizio di navigazione a vapore nell'Adriatico con approdo ai porti delle due coste, ai termini ed alle condizioni contemplate nel quaderno d'oneri annesso alla presente, di cui fa parte integrante.

Art. 2.

Per l'esecuzione del servizio contemplato nel precedente articolo, il Governo corrisponderà al concessionario la sovvenzione annua di lire 210,000 pel servizio di cui alla lettera *a*, e di lire 26,000 per quello di cui alla lettera *b*, dell'articolo 1 dell'annesso quaderno d'oneri.

Art. 3.

La presente Convenzione avrà effetto entro il 1893 (1) e durerà fino al 30 giugno 1908, intendendosi continuativa di anno in anno, oltre al detto termine, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Art. 4.

Tutte le spese relative alla stipulazione della presente Convenzione saranno a carico del concessionario.

La tassa di registro della Convenzione stessa potrà però essere pagata in quindici anni in tante rate eguali, da ritenersi sulla sovvenzione dei mesi di gennaio.

---

(1) Il giorno dell'attuazione sarà fissato per decreto Reale.

Art. 5

La presente non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Visto:
Il Ministro delle Poste e dei Telegrafi
FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, per copia conforme
Per il capo divisione
P. LONARDI.

QUADERNO D'ONERI
pel servizio di navigazione a vapore fra Venezia e Brindisi per le due coste dell'Adriatico

Definizione ed esecuzione del servizio.

Art. 1.

Il servizio da eseguirsi comprende:

a) un viaggio ogni due settimane col seguente itinerario: Venezia — Trieste — Zara — Ancona — Tremiti — Bari — Brindisi — Vallona — Durazzo — San Giovanni di Medua — Antivari — Brindisi — Bari — Tremiti — Ancona — Zara — Venezia;

b) un viaggio ogni due settimane fra Ancona e Zara.

Il Governo d'accordo col concessionario potrà portare da quindicinale a settimanale il servizio di cui alla lett. *a*, corrispondendo la sovvenzione convenuta colla dichiarazione del 30 gennaio 1892, cioè, a lire 315,000 all'anno.

In questo caso il servizio sotto la lettera *b* sarà soppresso, sopprimendo la relativa sovvenzione.

Art. 2.

Le distanze nautiche fra gli scali, di cui all'art. 1, rimangono determinate nel modo seguente:

Venezia-Trieste . . .	Leghe	24
Trieste Zara	»	45 1/3
Zara-Ancona	»	29
Ancona-Tremiti . . .	»	42 1/3
Tremiti-Bari	»	29 2/3
Bari-Brindisi	»	20 2/3
Brindisi-Vallona . . .	»	24 1/3
Vallona-Durazzo . . .	»	19 2/3
Durazzo-San Giovanni di Medua	»	11 2/3
San Giovanni di Medua-Antivari	»	11
Antivari-Brindisi . . .	»	34
Zara-Venezia	»	51

Tanto il Governo quanto il concessionario hanno la facoltà di far rivedere dal Ministero della marina le distanze di cui sopra:

1° entro l'anno dalla data da cui ha effetto la Convenzione;

2° quando, per mutate condizioni dei porti, le distanze fra gli approdi abbiano subito variazioni.

Le decisioni del Ministero della marina sono obbligatorie, ed avranno effetto nella liquidazione dei sussidi riferibili al tempo successivo al semestre in cui fu richiesta la revisione.

Art. 3.

Il Governo avrà facoltà di modificare l'itinerario, d'istituire nuovi approdi e, su domanda del concessionario, di toglierne degli esistenti. In tali casi la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in proporzione delle leghe effettivamente percorse.

Art. 4.

Durante la concessione il Governo non potrà sussidiare altri servizi di navigazione interna nell'Adriatico.

Art. 5.

L'orario delle partenze e degli arrivi verrà determinato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito il concessionario, e potrà essere variato mediante preavviso di otto giorni, purchè nelle modificazioni non si ecceda il periodo di tempo prestabilito per l'esecuzione del servizio.

Le partenze dai porti indicate dall'articolo 1 dovranno seguire in orario.

Le partenze potranno però essere ritardate od anticipate per ordine scritto dal Ministero delle poste e dei telegrafi, dei direttori delle poste, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo.

I ritardi e le anticipazioni di cui sopra dovranno essere notificate al concessionario col preavviso di tre ore; non potranno eccedere le sei ore, salvo circostanze politiche straordinarie, e non daranno diritto ad alcuna indennità.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge.

Art. 6.

I viaggi designati nell'articolo 1 dovranno essere eseguiti con una velocità normale di 10 nodi all'ora.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

La velocità anzidetta sarà computata sulla media semestrale.

Art. 7.

All'atto della stipulazione del contratto ed a guarentigia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti, il concessionario dovrà vincolare a favore del Governo, e fino alla concorrenza della somma di lire 50,000, un piroscafo, mediante oppignorazione con regolare atto notarile, costituendo il pegno e nominando il custode di esso a termini di legge.

Detto piroscafo dovrà essere assicurato presso Società di assicurazioni accettata dal Governo, per un prezzo che garantisca l'importo della cauzione.

Art. 8.

La cauzione servirà eziandio a rimborsare il Governo dei danni o delle multe inflitte per inadempimento degli obblighi contrattuali, quando il loro ammontare non fosse coperto o non potesse essere trattenuto sulla sovvenzione mensile.

In tal caso la cauzione dovrà essere immediatamente completata, affinchè si trovi costantemente nel limite stabilito dall'articolo precedente.

Sorveglianza del servizio.

Art. 9.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi: esso è rappresentato nei luoghi di approdi:

a) dai direttori, dagli ispettori, dai capi degli uffizi postali, per quanto ha tratto al trasporto delle corrispondenze, dei pacchi postali e per quanto concerne la regolarità del servizio;

b) dai funzionari dipendenti dal Ministero della marina, che saranno all'uopo designati da quello delle poste e dei telegrafi, per la sorveglianza del materiale nautico e pel controllo degli orari stabiliti;

c) dai regi consoli italiani residenti nei porti esteri.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi rivolge gli ordini al concessionario od ai suoi agenti, sia direttamente, sia per mezzo dei propri rappresentanti.

L'azione dei commissari del Governo consiste:

a) nel vigilare all'esatto adempimento degli obblighi contrattuali;

b) nel sorvegliare l'applicazione del regolamento per l'esecuzione dei servizi postali marittimi, di cui all'art. 76;

c) nel segnalare le infrazioni che potessero verificarsi, proponendo, ove sia il caso, l'applicazione delle multe previste dal contratto;

d) nell'indicare le modificazioni, che si credesse utile di introdurre nel servizio.

I commissari del Governo avranno diritto di fare a bordo dei piroscafi le visite che giudicheranno opportune, facendosi accompagnare a tale scopo dalle persone, di cui stimeranno conveniente richiedere l'assistenza, e potranno, in qualunque occasione, farsi esibire

il giornale di bordo e gli altri documenti necessari al disimpegno pel loro mandato.

Ai funzionari del Ministero della marina, incaricati delle attribuzioni di commissari del Governo, è inoltre affidata la sorveglianza del personale di bordo e sulla navigazione dei piroscafi.

Nei casi di ritardi, sia nell'arrivo che nelle partenze dei piroscafi, segnalati dai commissari del Governo, il Ministero della marina assumerà le necessarie informazioni intorno alle cause che diedero luogo ai ritardi, esaminando, quando ne sia il caso, la condotta della navigazione per fare poi le opportune comunicazioni al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Indipendentemente da ciò, e pei porti che saranno indicati, gli ufficiali di porto ed i regi consoli trasmetteranno settimanalmente al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto, indicante le ore di arrivo e di partenza dei piroscafi sovvenzionati.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà incaricare funzionari speciali ad eseguire quelle missioni temporanee e straordinarie che giudicherà opportune, nonchè per ispezionare a bordo il trattamento delle merci e dei viaggiatori, e per esaminare il registro dei reclami.

Art. 10.

Allo scopo di controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati a consegnare, ad ogni arrivo a destinazione, un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intiero viaggio.

Piroscafi.

Art. 11.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere nazionali e di assoluta proprietà del concessionario.

I detti piroscafi dovranno inalberare in servizio, oltre la bandiera nazionale, quella postale, secondo le norme che saranno prescritte dal Ministero della marina, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai batelli postali.

I piroscafi da adibirsi al servizio devono essere classificati nella prima classe del Registro italiano.

Art. 12.

Il numero dei piroscafi dovrà essere corrispondente alla regolare ed esatta esecuzione del servizio contemplato dall'articolo 1°, e non superiore a due della stazzatura minima di 400 tonnellate di registro per la linea sotto la lettera *a*), ed uno di 200 tonnellate pel servizio di cui alla lettera *b*).

Detto tonnellaggio sarà determinato secondo le norme del Regio decreto dell'11 marzo 1873, modificato da quello del 30 luglio 1882 num. 943.

Qualora alcuno o tutti questi piroscafi fossero, durante la concessione del servizio, dichiarati inservibili, o sentissero il bisogno di andare in bacino per riparazioni ordinarie o straordinarie, il concessionario dovrà surrogarli con altri di stazzatura non inferiore a quella precitata, quantunque non avessero gli altri requisiti voluti dal presente capitolato.

Valendosi il Governo della facoltà, di cui al penultimo comma dell'art 1, il concessionario dovrà aumentare subito il numero dei piroscafi in proporzione degli aumentati viaggi; qualora tali piroscafi non avessero i requisiti voluti dal capitolato, il Governo accorderà una proroga di 18 mesi per la sostituzione dei piroscafi provvisori coi definitivi. Per la istituzione dei nuovi approdi di cui all'art. 3, il concessionario non è tenuto ad aumentare il materiale prescritto dal presente articolo.

Art. 13.

La forza dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'art. 6.

Art. 14.

Gli scafi e le macchine dei nuovi piroscafi dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati, con materiali di prima qualità, sì da meritare di essere inscritti nella prima classe del Registro Italiano I. I. A. 100 stella.

Le macchine e le caldaie dovranno aver resistito, con soddisfacente risultato, alle prove a freddo e a caldo, prescritte nei contratti della marina militare.

I piroscafi, ad un terzo carico, dovranno, alle prove di velocità sopra base misurata, con mare calmo o leggermente mosso, mantenere per la durata di quattro ore velocità superiore del dieci per cento a quella prescritta, durante tal corsa di prova, per la linea di cui all'art. 1.

I piroscafi saranno forniti di locali ben arredati per i passeggeri di prima e seconda classe e per gli ufiziali di bordo, e di locali ben aereati per i passeggeri di terza classe e per l'equipaggio.

Tutti i locali destinati ad alloggio saranno forniti di un numero sufficiente di boccaporti e sportellini.

Le donne, in qualunque classe prenderanno posto, avranno diritto di essere alloggiate in camere riservate ad esse soltanto.

In ogni piroscafo vi devono essere battelli di salvataggio in numero corrispondente allo scopo, nonchè anelli di sicurezza, in numero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri insieme.

I piroscafi dovranno portare alberatura, velatura ed attrezzatura sufficienti da poter manovrare e navigare in modo da raggiungere il porto più vicino, quando per avarie nei meccanismi o nelle caldaie non potessero servirsi del propulsore per mantenersi in cammino.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e gli oggetti di allestimento dovranno esser tenuti in istato costante di perfetta conservazione; le caldaie dovranno essere dal concessionario surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione, di cui all'art. 20.

Su ogni piroscafo dovranno essere installati mulinelli a vapore e tutti gli apparecchi necessari per sollecitare la manovra delle àncore, l'imbarco e lo sbarco delle merci, al fine di abbreviare, per quanto sia possibile, le fermate nei porti intermedi.

Art. 15.

Il nuovo materiale nautico pei servizi di cui all'articolo 1 dovrà costruirsi nei cantieri italiani.

Art. 16.

Il materiale nautico, contemplato dagli articoli 6 e 12, dovrà esser pronto alla navigazione il giorno in cui andrà in vigore la presente Convenzione.

Il Governo accorda la dilazione fino al 1° gennaio 1897 per completare il materiale secondo le condizioni richieste dal presente quaderno d'oneri.

Art. 17.

Il concessionario non potrà intraprendere l'esercizio della linea di navigazione da lui assunta, se non avrà provato di esser fornito del numero prescritto di piroscafi soddisfacenti alle condizioni del presente quaderno d'oneri.

Il Governo può inoltre, per ragioni di pubblico interesse, indipendentemente da quanto è previsto dal precedente articolo 16, autorizzare temporaneamente in tempi eccezionali il concessionario a servirsi di piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite. Tanto in questo, quanto nel caso previsto nell'articolo precedente, sarà fatta una riduzione sulla sovvenzione normale non superiore al 20 per cento. La riduzione sarà determinata caso per caso, tenute presenti le condizioni dei singoli piroscafi, dal Consiglio superiore di marina, coll'intervento di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi e di uno di quello del commercio.

Art. 18.

Le trasformazioni e le riparazioni di ogni natura del materiale dovranno essere affidate esclusivamente, durante il tempo della concessione, alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani.

La sorveglianza delle riparazioni al materiale potrà essere, dal Ministero delle poste e dei telegrafi, affidata al Ministero della marina.

I concessionari faranno conoscere al Ministero delle poste e dei telegrafi in quali cantieri ed officine saranno costruiti i piroscafi. Il medesimo si riserva la facoltà di esercitare la sua vigilanza sull'esecuzione dei lavori e sui materiali adoperati per mezzo di Commissioni, le quali avranno il diritto di accedere agli scali, alle officine

ed ai magazzini in qualsiasi ora del giorno e della notte, di farsi comunicare i piani e di procedere a quelle prove sui materiali adoperati che credessero convenienti.

Art. 19.

Nel caso che un piroscafo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo, capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfacente pienamente alle condizioni stabilite nel presente quaderno d'oneri, ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro, corrispondente alle esigenze del contratto, nel termine di 18 mesi.

Il piroscafo da adibirsi al servizio dovrà però essere accettato dalla Commissione di cui all'articolo 20.

Anche a questo caso sarà applicabile la disposizione di cui all'articolo 17.

Art. 20.

Il concessionario trasmetterà al Ministero delle poste e dei telegrafi un piano di ciascuno dei propri piroscafi.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno di oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà apposita Commissione della Regia marina, la quale, nelle visite al materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, emanato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina, ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

Art. 21.

La Commissione, di cui all'articolo precedente, visita lo scafo internamente ed esternamente, esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo, da designarsi dal Governo. Ispeziona ugualmente la macchina, le caldaie; verifica gli attrezzi e corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle p ove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime

Art. 22.

L'ispezione della Commissione di cui sopra è obbligatoria anche per quei piroscafi che, quantunque ammessi precedentemente al servizio sovvenzionato, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza. In questo caso il concessionario, nella istanza che presenterà per la visita, indicherà la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 23.

Ogni cinque anni dalla data dell'incominciamento del servizio, il Ministero delle poste e dei telegrafi può far procedere, per mezzo di quello della marina, alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari, perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al Capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 24.

Oltre il disposto dell'articolo precedente, il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà in ogni tempo fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggieri.

Risultando dalle visite che alcuno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, il concessionario dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo, ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che l'impresa possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti eseguiti.

Art. 25.

I concessionari dovranno facilitare con ogni mezzo alla Commissione le visite di verificazione, tanto alla macchina, quanto allo scafo, scoprendo o smontando all'occorrenza quelle parti o quei pezzi, che facesse mestieri per accertare il loro vero stato.

Art. 26.

Se la Commissione di visita movesse eccezioni sull'ammissione o riammissione in servizio dei piroscafi, il Ministero delle poste e dei telegrafi inviterà il concessionario a fare quelle osservazioni che stimasse opportune intorno alle deliberazioni della Commissione. Le osservazioni del concessionario saranno dal Ministero delle poste e dei telegrafi comunicate a quello della marina, che, esaminatele e sentito il parere del Comitato per i disegni delle navi, determinerà sulle osservazioni rilevate dalla Commissione di visita, informandone il Ministero delle poste e dei telegrafi, per le opportune comunicazioni al concessionario.

Art. 27.

Le spese per indennità di missione ed altre occorrenti per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 28.

Due originali dei verbali di visita e di tutti gli atti della Commissione saranno trasmessi dal Ministero della marina a quello delle poste e dei telegrafi.

Uno dei verbali stessi sarà comunicato al concessionario.

Art. 29.

Ove dai commissari del Governo si ritenesse che qualche persona dello equipaggio dei piroscafi sovvenzionati non fosse adatta, sotto tutti i riguardi, all'ufficio ad essa attribuito, sarà fatta dall'autorità competente motivata proposta di sbarco al Ministero delle poste e dei telegrafi, unendo alla proposta stessa le osservazioni del concessionario. Il Ministero delle poste e dei telegrafi sentirà quello della marina, le cui decisioni saranno inoppugnabili.

Art. 30.

Al servizio dei piroscafi saranno addetti ufficiali competenti, legalmente riconosciuti e provveduti di certificati ottenuti secondo le leggi in vigore.

Art. 31.

Ogni piroscafo avrà un equipaggio, il cui *minimum* sarà determinato, sentito il concessionario, dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina.

Art. 32.

Sui piroscafi sarà riserbato apposito locale per gli ammalati e specialmente pei mentecatti, affinchè non diano molestia agli altri passeggeri, e possano essere posti sotto la necessaria sorveglianza.

I piroscafi dovranno avere inoltre un locale chiuso, coperto e arieggiato, per collocarvi i prigionieri militari ed i detenuti civili.

Art. 33.

I locali dei passeggeri saranno provveduti di tutti gli oggetti necessari al loro uso.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna dei dispacci.

Art. 34.

Il concessionario ha l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto di tutti i pieghi di corrispondenza postale, senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione dei regi Stati, siano originari od a destinazione di Stati esteri, compresi i gruppi di numerario concernenti il servizio postale, i pacchi postali, sia ordinari che con dichiarazione di valore o con assegno, tanto interni che esteri, nonchè gli stampati, carte, provviste od altro piccolo materiale relativo ai servizi governativi (cassette postali, bolgette, bolli, punzoni, martelli, piccoli modelli, piccole macchine, corpi di reato, campioni e simili) e come tale iscritto sui fogli di via.

La gratuità del trasporto dei dispacci e degli altri oggetti suaccennati è obbligatoria anche per tutte le linee che il concessionario esercitasse spontaneamente senza retribuzione dello Stato, oltre al servizio compreso nel presente quaderno d'oneri.

Il concessionario sarà responsabile dei danni risultanti al Governo per perdite, manomissioni o guasti dei dispacci e degli oggetti ad esso affidati, salvo il caso di forza maggiore.

Sotto la denominazione di *dispacci* s'intendono, per gli effetti del presente quaderno d'oneri, tutte le casse, sacchi o pieghi di lettere ordinarie, raccomandate ed assicurate, cartoline, libri, stampati, campioni, gruppi di numerario, valori postali e governativi, come francobolli, cartoline, cartelle del Debito pubblico e simili, pacchi postali sciolti, in paniere od altri recipienti, e tutti gli altri articoli, i quali

per le leggi ed i regolamenti in vigore sono trasmissibili o potranno trasmettersi per la posta, senza riguardo al luogo in cui essi possono essere diretti, sia a quello dal quale abbiano avuto origine, come altresì tutte le casse, paniere od altri recipienti vuoti, nonchè le provviste di oggetti in uso o da usarsi pel servizio postale e governativo, le quali cose tutte potranno spedirsi da e per qualunque ufficio postale interno o di qualsiasi nazione come *dispacci*, di cui è parola nel presente quaderno d'oneri.

Art. 35.

Il concessionario dovrà destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato, per collocarvi i dispacci postali; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano del piroscafo, sotto la sua responsabilità.

Art. 36.

Ove per avaria un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicata nell'itinerario, di cui all'articolo 1, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci all'ufizio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscafo, rimanendo le spese a carico del concessionario.

Art. 37.

Il concessionario dovrà far ritirare i dispacci dagli ufizi postali al porto o dagli ufizi sanitari, dalle capitanerie, dagli ufizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi ufizi, dagli agenti incaricati di trasportare i dispacci medesimi allo scalo d'imbarco.

Esso dovrà ugualmente operare la consegna dei dispacci in arrivo negli ufizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento dei dispacci potranno, per ordine del Ministero delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie.

Il trasporto dei dispacci da terra a bordo e viceversa sarà a carico del concessionario, il quale dovrà adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo di avaria, e senza perdita di tempo.

Art. 38.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci, il concessionario si uniformerà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci, per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco dei dispacci dovranno procedere qualsiasi altra operazione, e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo i dispacci.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute negli articoli 6 e 59 del presente quaderno d'oneri, rimane stabilito che l'ora di partenza dei piroscafi sarà determinata dal momento in cui l'ultimo dispaccio postale sarà consegnato a bordo, mentre l'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli ufizi od agli agenti, indicati al precedente articolo, del primo dispaccio postale da sbarcarsi.

Art. 39.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli ufizi di posta, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura del concessionario, al quale faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente ai dispacci, agli ufizi od agenti postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte del concessionario o dei suoi agenti sarà punita a norma di detta legge.

A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi, i comandanti dei piroscafi dovranno aprire le cassette mobili suaccennate, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi alle prescrizioni che saranno loro emanate dal Ministero stesso.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà infine esigere che siano tenute esposte nelle agenzie dei concessionari cassette mobili di impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarne la corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi in partenza.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati per cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

Il concessionario però potrà trasportare gratuitamente sulla linea da esso esercitata, e con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi, concernenti esclusivamente l'amministrazione della linea stessa, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste e dei telegrafi, in caso di sospetto di frode, avrà facoltà di richiedere, per mezzo degli agenti postali, l'apertura delle corrispondenze, per verificare se il contenuto si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

Il concessionario, senza il consenso del Governo, non potrà trasportare, sulla linea retribuita, dispacci postali fra porti esteri per conto di un altro Stato.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 40.

Il concessionario sarà obbligato al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai suoi piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe approvate dal Governo.

Il concessionario ed i suoi agenti non potranno fare per conto proprio, od in società con altre persone, operazioni commerciali di trasporto sulla linea indicata all'art. 1.

Il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci sarà interamente devoluto al concessionario.

Nello scopo di facilitare i detti trasporti, il concessionario dovrà stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Le agenzie, stabilite in città ove esistono porti, saranno obbligate di accettare le merci non eccedenti il peso di 100 chilogrammi, per rimetterle ai piroscafi in partenza.

Le agenzie dei porti in arrivo dovranno alla lor volta curare il ritiro dai piroscafi delle merci non eccedenti il peso suddetto, per effettuarne la consegna ai rispettivi destinatari.

Art. 41.

Il Governo assegnerà ai piroscafi in ciascun porto od approdo nel Regno un posto determinato alla riva, per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti lo sbarco e l'imbarco dei dispacci, dei viaggiatori e delle merci.

Ove non fosse possibile assegnare il posto anzidetto, verrà all'uopo collocata un'apposita boa di ancoraggio.

Art. 42.

Il concessionario è obbligato a stabilire servizi cumulativi con le altre linee di navigazione italiane, affinchè i viaggiatori possano proseguire il loro viaggio, senza munirsi di nuovi biglietti, ed i bagagli e le merci possano essere trasportate da un punto all'altro senza bisogno di persone intermediarie nei porti di transito.

Il concessionario infine dovrà, con le norme preindicate, attuare servizi cumulativi con le ferrovie per i viaggiatori, i bagagli e le merci.

Il detto servizio cumulativo dovrà estendersi eziandio al trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci fra i piroscafi e le stazioni ferroviarie e dovrà stabilirsi con criteri da determinarsi dal Governo, che li discuterà col concessionario.

Il concessionario dovrà convenire con le Amministrazioni delle ferrovie e delle altre Società di navigazione, i patti e le condizioni del servizio cumulativo per il maggior numero possibile di scali.

Salve le nuove disposizioni, che con l'approvazione del Governo saranno stabilite d'accordo fra il concessionario e le Amministrazioni suddette, si osserveranno intanto per il detto servizio cumulativo le norme attualmente in vigore.

Allorchè l'accordo con le Amministrazioni precitate non siasi effettuato nel termine di mesi sei dalla richiesta fattane dal Governo, le

condizioni ed i compensi del detto servizio cumulativo verranno stabiliti col mezzo di arbitri, che decideranno come amichevoli compositori.

Il concessionario dovrà adottare tariffe speciali, da approvarsi dal Governo, pel trasporto dei piccoli colli di merci, tanto coi propri piroscafi, che in servizio cumulativo, del peso fino a 5 chilogrammi, da 5 a 10, da 10 a 20, da 20 a 30, da 30 a 40, da 40 a 50 e da 50 e 100 chilogrammi.

Le tariffe non saranno superiori a quelle praticate da altre Società in modo assoluto, epperò per verun motivo il concessionario potrà far noli in danno di Venezia in confronto di Trieste.

Art. 43.

Sulle basi delle tariffe comuni, il Governo potrà ordinare al concessionario di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi già esistenti, od istituirne dei nuovi, tanto con le Amministrazioni ferroviarie, quanto con le altre Società di navigazione.

Art. 44.

Il concessionario potrà proporre l'esperimento di quelle modificazioni di tariffa e di condizioni di trasporto, che riterrà più convenienti ad aumentare il traffico. Tali modificazioni dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Art. 45.

Il *maximum* dei prezzi di passaggio dei viaggiatori, non compreso il vitto, per la linea contemplata dall'art. 1, sarà proporzionale alle leghe di percorrenza, con scala progressiva, come appare dal seguente quadro:

Massimi dei prezzi di passaggio dei viaggiatori.

LEGHE	Iª CLASSE — Per lega	IIª CLASSE — Per lega	IIIª CLASSE — Per lega
Da 1 a 10	0. 79	0. 53	0. 27
oltre 10 a 20	0. 76	0. 51	0. 26
» 20 » 30	0. 74	0. 49	0. 25
» 30 » 40	0. 71	0. 48	0. 24
» 40 » 50	0. 69	0. 46	0. 23
» 50 » 60	0. 66	0. 44	0. 22
» 60 » 70	0. 64	0. 42	0. 21
» 70 » 80	0. 61	0. 41	0. 20
» 80 » 90	0. 59	0. 39	0. 19
» 90 » 100 e oltre	0. 56	0. 37	0. 18

L'esame delle tariffe sarà affidato ad apposita Commissione, composta di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, di uno del Ministero del commercio e di uno del concessionario

I fanciulli dai 3 ai 10 anni pagheranno la metà dei prezzi suindicati; quelli di età inferiore ai 3 anni avranno diritto al trasporto gratuito, sempre quando occupino la stessa cabina di chi li accompagna, a cui carico andrà il vitto.

Ogni viaggiatore avrà diritto al trasporto gratuito del proprio bagaglio (effetti d'uso) nella proporzione seguente:

1ª classe . . . . Kg. 60
2ª id. . . . . » 40
3ª id. . . . . » 20

Per ogni eccedenza di peso si potrà esigere una tassa di cent. 25 ogni 10 kg., qualunque sia la destinazione.

Il prezzo di vitto è fissato:

A lire 3 per ogni colazione ed a lire 5 per ogni pranzo, pei viaggiatori di 1ª classe.

A lire 2 per ogni colazione ed a lire 4 per ogni pranzo, pei viaggiatori di 2ª classe.

I vini da pasto, da consumarsi a bordo, dovranno essere esclusivamente di produzione italiana.

I viaggiatori di 3ª classe, nei viaggi di oltre due pernottazioni, dovranno provvedersi del vitto a bordo, ai prezzi indicati nella tabella pubblicata a cura del concessionario ed approvata dal Governo.

I viaggiatori dovranno essere trattati a bordo con ogni riguardo, e su ciascun piroscafo sarà tenuto un registro per accogliere i loro reclami.

A tal fine su di ogni piroscafo e nelle sale dei passeggeri saranno affissi appositi avvisi approvati dal Governo, indicanti:

a) l'itinerario del viaggio, le distanze in leghe marine da un punto all'altro della linea, i giorni e le ore di arrivo e partenza;

b) le tariffe dei viaggiatori delle merci e dei bagagli;

c) il numero massimo per ogni classe dei viaggiatori da imbarcarsi;

d) il numero dei pasti, coll'indicazione delle pietanze e della quantità e qualità dei vini che saranno serviti.

Art. 46.

Il concessionario sarà tenuto a dare passaggio sui propri piroscafi sulla linea, di cui all'art. 1, alla metà del prezzo stabilito pei viaggiatori, escluso il vitto, ai membri del Parlamento ed alle loro famiglie, agli impiegati della Casa Reale, a quelli civili ed alle rispettive famiglie (moglie, figli, padre, madre, fratelli, sorelle, zie e suoceri quando convivano con l'impiegato e siano a suo carico; nutrici e persone di servizio, non oltre il numero di due, quando viaggiano coll'impiegato), agli allievi degli Istituti nautici, ai componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo, ai membri ed agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni, ecc.

Agli impiegati posti in disponibilità, in aspettativa, a riposo, ed alle loro famiglie, è pure concesso di recarsi colla riduzione del 50 per cento al domicilio eletto, purchè il viaggio si compia nel termine di tre mesi dalla data del relativo decreto.

Agli elettori politici la riduzione dovrà essere del 75 per cento nel periodo elettorale.

Art. 47.

Il concessionario sarà in obbligo di dare passaggio ai militari di ogni grado, che viaggiano a spese dello Stato, ai prezzi che saranno fissati da apposite convenzioni coi Ministeri della guerra e della marina.

Il Governo si obbliga dal canto suo di non affidare ad altre imprese non sovvenzionate i trasporti suddetti, salvo il caso di circostanze straordinarie, di cui sarà giudice il Consiglio dei Ministri, riservandosi però la facoltà di valersi, ove lo creda, dei bastimenti della Regia marina, o di altri presi a nolo.

In mancanza di speciali convenzioni, i militari, che viaggiano a spese dello Stato, pagheranno la metà del prezzo stabilito per gli altri passeggeri, escluso il vitto.

Art. 48.

Il concessionario sarà obbligato a trasportare in terza classe ed a metà del prezzo della tariffa i condannati civili e militari anche pel viaggio di ritorno, scontata la pena, nonchè gli imputati od accusati che si traducono, per conto dello Stato.

Il trasporto dei condannati sarà eseguito in modo che essi siano sempre ed efficacemente segregati dagli altri passeggeri, osservando quelle cautele che saranno dalle autorità determinate.

Il concessionario potrà richiedere la scorta conveniente per assicurare il tranquillo trasporto dei detenuti.

Sarà in facoltà del concessionario di rifiutare, per giustificate circostanze speciali, l'imbarco degli alienati, rinviandolo al viaggio successivo.

Gli indigenti ed i marinai naufraghi, che dall'estero ritornano in patria, saranno trasportati a spese dello Stato, al prezzo di lire 3 al giorno, compreso il vitto pei capitani e per gli altri ufficiali di bordo, e di lire 2, pure compreso il vitto, per ogni altra persona apparte-

nente alla gente di mare e per ogni indigente. Le richieste saranno rilasciate dal console od agente del Governo.

Art. 49.

Gli ispettori centrali e distrettuali delle poste e dei telegrafi e gl altri impiegati che ne faranno le veci, avranno diritto, quando trovansi in missione, sulla semplice presentazione delle credenziali, ad un posto gratuito di 1ª classe, escluso il vitto.

Art. 50.

Il concessionario eviterà, dal punto di vista della salute pubblica, di ricevere a bordo viaggiatori affetti da malattie contagiose o merci di provenienza infetta.

Art. 51.

Pel trasporto delle merci dovranno osservarsi le condizioni d'imbarco che saranno stabilite dalla Commissione di cui all'articolo 45.

Le merci si divideranno in 4 categorie, ciascuna delle quali comprenderà quelle indicate nell'elenco da compilarsi dalla Commissione stessa.

Il *maximum* dei prezzi di trasporto delle merci per la linea contemplata dall'articolo 1 sarà proporzionale alle leghe di percorrenza con scala progressiva, come risulta dal seguente quadro:

Massimi delle tariffe pel trasporto delle merci.

PERCORRENZA IN LEGHE	Per ogni 100 chilogr. di merci o frazione				Valori ogni 1000 lire o frazione	Per ogni capo di bestiame	
	1ª categoria	2ª categoria	3ª categoria	4ª categoria		grosso	piccolo
Per un percorso fino a 20 leghe incl.	2.55	1.91	1.48	1.27	1.06	12.75	2.55
Id. superiore a 20 fino a 40.	3.61	2.76	2.19	1.48	1.27	17. »	3.40
Id. id. 40 » 60.	4.89	3.61	2.76	1.70	1.48	21.25	4.25
Id. id. 60 » 80.	5.52	4.46	3.40	1.91	1.70	25.50	5.10
Id. id. 80 » 100.	7.22	5.31	4.04	2.34	1.91	29.75	5.95
Id. id 100 ed oltre.	8.50	6.16	4.67	2.55	2.12	34. »	6.80

L'esame delle anzidette tariffe sarà affidato alla Commissione di cui all'articolo 45, la quale determinerà inoltre le modificazioni da introdursi nella classificazione delle merci, e potrà anche stabilire tariffe speciali, secondo i luoghi di produzione.

Art. 52.

Il trasporto di generi di privativa, nonchè di derrate ed oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà fatto in forza di contratti speciali, che potranno essere stipulati fra il concessionario e le diverse Amministrazioni dello Stato, o quelle altre che, in determinati servizi, le sostituiscano, ed in mancanza di questi speciali contratti sarà fatta una riduzione del 50 per cento sul prezzo delle tariffe.

Il trasporto dei generi di sussistenza e dei bagagli al seguito della truppa, sarà regolato e retribuito a norma delle convenzioni speciali, che saranno stipulate fra il concessionario ed i Ministeri della guerra e della marina.

In mancanza di tali accordi, detti trasporti saranno fatti colla riduzione del 50 per cento sui prezzi delle tariffe.

Art. 53.

Affinchè le persone e gli oggetti indicati agli articoli 46, 47, 48, 52, possano godere dei vantaggi accordati dagli articoli stessi, occorrerà che ne sia fatta richiesta dai Ministeri o dalle autorità superiori del luogo di partenza. Potranno però essere rilasciati, come si pratica dalle ferrovie, e colle norme da esse stabilite, libretti provveduti di appositi scontrini.

È fatta eccezione per i membri del Parlamento, i quali sono muniti di speciali scontrini.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli saranno accordate anche su quelle linee, non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui il concessionario avesse o venisse ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 54.

Gli approdi ed il tempo di permanenza nei porti pel caricamento delle merci saranno dal Ministero delle poste e dei telegrafi determinati, previo parere del Ministero del commercio, coll'avvertenza che dovranno avere la precedenza le considerazioni di ordine postale.

Le merci dovranno essere disposte in modo da non compromettere il movimento del piroscafo, e da non impedire il libero accesso alle parti del bastimento riservate ai passeggeri.

Nessun oggetto di trasporto, eccettuate le vetture, i fusti vuoti e pieni, gli animali, le frutta, le piante vive e gli altri oggetti che possono deperire, se posti sotto coperta, potrà essere collocato sul ponte. Agli animali poi sarà assegnato un posto sicuro e tale da non dare incomodo ai viaggiatori.

Nessun collo di grosso bagaglio potrà essere collocato nelle sale dei viaggiatori.

Art. 55.

Il concessionario sarà obbligato, a parità di condizioni, a non accordare preferenze ed a non stipulare contratti, che abbiano per iscopo di diminuire le tariffe a favore di uno o più speditori.

Art. 56.

Prima dell'attuazione del servizio, il concessionario presenterà al Ministero delle poste e dei telegrafi, per l'approvazione con decreto da emanarsi d'accordo col Ministero del commercio, le tariffe pei viaggiatori e per le merci.

Sarà in facoltà del concessionario di fare riduzioni sulle tariffe approvate pel trasporto dei viaggiatori e delle merci. Ammessa però la riduzione in modo permanente e cioè per oltre sei mesi, il concessionario, per ripristinare le primitive tariffe, dovrà riportarne l'autorizzazione del Governo.

Ove per circostanze imprevedute si rendesse necessaria l'elevazione dei prezzi, oltre i massimi indicati nel presente quaderno d'oneri, il concessionario dovrà formulare proposta motivata, da sottoporsi alla approvazione dei Ministeri delle poste e dei telegrafi, e dell'agricoltura e del commercio.

Uguale approvazione sarà necessaria pel passaggio dall'una all'altra categoria delle merci e per assimilazione di merci, non comprese nell'elenco approvato.

Le tariffe approvate saranno comunicate alle Camere di commercio interessate, e tenute affisse nelle agenzie del concessionario.

Qualsiasi modificazione di tariffa non può essere attuata se non due mesi dopo la sua approvazione da parte del Governo.

Art. 57.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il Governo potrà ordinare, pei generi alimentari di prima necessità, una temporanea riduzione di tariffe, entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che il concessionario abbia diritto a verun compenso.

Art. 58.

Tutte le divergenze, che sorgessero tra il concessionario ed i caricatori circa l'applicazione delle tariffe, saranno deferite ad un Consiglio, composto di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, di uno del Ministero del commercio e di altro del concessionario.

Tutti i reclami quindi che giungessero al Ministero del commercio circa l'applicazione delle tariffe, saranno comunicati a quello delle poste e dei telegrafi per essere sottoposti al giudizio arbitrale, quando l'evidenza dei fatti non consigliasse a dare una risposta direttamente agli interessati, nel qual caso questa sarà fatta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito quello del commercio.

Penalità.

Art. 59.

Nei casi di ritardo nelle partenze dai punti estremi, non derivante da forza maggiore giustificata, il concessionario incorrerà in una multa

di lire 20 per ciascuna delle prime sei ore di ritardo, e di lire 30 per ogni ora consecutiva, sulle linee del citato articolo 1.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, o non prevista dall'articolo 1, il concessionario incorrerà in una multa di lire 1000.

Il ritardo frapposto dal concessionario a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 19, sarà punito con una multa di lire 50 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il Ministero della marina, non approdasse ad uno degli scali prescritti, il concessionario incorrerà nella multa di lire 500.

Tenuto conto della velocità prescritta dall'articolo 6, e senza pregiudizio delle multe previste dal primo comma del presente articolo, sarà applicata una penalità di lire 25 per ogni ora di ritardo, verificatosi nelle ore complessive dei viaggi eseguiti nel semestre sulle linee dell'articolo 1 del presente quaderno d'oneri.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, il concessionario incorrerà in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione, e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione, siccome è detto all'articolo 8.

Art. 60.

Qualora la partenza di un piroscafo fosse differita di 3 ore, senza causa di forza maggiore, il commissario del Governo od i direttori delle poste potranno prendere, di concerto colle autorità locali, tutte le disposizioni necessarie per assicurare il servizio dei dispacci, noleggiando tosto all'uopo altro piroscafo, e le spese che ne risulteranno saranno poste a carico del concessionario. Non valendosi di questa facoltà e venendo omesso il viaggio, il concessionario incorrerà in una multa di lire 500, oltre la perdita della sovvenzione.

La mancanza di piroscafi non costituisce causa di forza maggiore.

Nel caso d'interruzione di servizio, il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale eccitare il concessionario ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, non ostante tale invito, si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere, per questo solo motivo, pronunciata dal tribunale competente.

Verificandosi sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa, che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia il Governo potrà fare continuare il servizio a spese e rischio del concessionario, impiegando i piroscafi ad esso appartenenti, o che da esso fossero stati adibiti al servizio.

Casi di guerra.

Art. 61.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia e un'altra Potenza, in un punto qualunque del mare percorso dalla linea sovvenzionata, il Governo avrà facoltà di sospendere il servizio.

Art. 62.

Nel caso che s'imponga al concessionario la continuazione del servizio, il Governo assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni cosa relativa al servizio stesso, per qualunque danno derivante da cause di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o del concessionario, per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Art. 63.

Quando il Governo diffidi il concessionario di sospendere il servizio, come quando il Governo non creda di imporne la continuazione, il concessionario stesso potrà continuarlo a proprio rischio e pericolo, senza altra indennità che la sovvenzione normale corrispondente ala linea esercitata.

Se il servizio venisse sospeso per ordine del Governo, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi al concessionario, tanto a titolo d'interesse del capitale, che a titolo, di deprezzamento dei piroscafi, del materiale, delle provviste, e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, una indennità che sarà determinata da un Collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della marina, due dal concessionario ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte di appello di Roma.

Ove però il Governo prendesse possesso di uno o più piroscafi, corrisponderà al concessionario per ognuno di essi una retribuzione a titolo di nolo, cessando l'indennità suaccennata. La misura di questa retribuzione sarà convenuta di comune accordo, o per mezzo del Consiglio dei periti, di cui è cenno nel paragrafo precedente.

Contumacie.

Art. 64.

Se, a cagione di provvedimenti sanitari presi dal Governo o da Governi esteri, o a cagione di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti d'approdo, debba sopprimersi l'esercizio del servizio, verrà in rispondenza soppressa la sovvenzione, sino alla riattivazione dell'esercizio.

Per la linea soppressa sarà corrisposta al concessionario, tanto a titolo di interesse del capitale che a titolo di deprezzamento dei piroscafi, dei materiali e delle provviste, e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, una indennità che sarà determinata dalla Commissione, di cui all'art. 63.

Art. 65.

Se, a cagione di provvedimenti sanitari presi dal Governo italiano o da Governo esteri, o a cagione di ostacoli frapposti dalle popolazioni dei porti di approdo, debbano arrecarsi modificazioni al percorso, sostituzione di approdi, mutazione di orari, ecc., il concessionario avrà sempre diritto alla sovvenzione normale, anche se il percorso diventi minore, e quando il percorso diventi maggiore, avrà diritto ad un accrescimento di sovvenzione in rispondenza alle leghe di maggior percorso.

Riducendosi le corse nella misura non eccedente la metà per ogni linea, sarà corrisposta al concessionario, per le corse soppresse, una indennità corrispondente alla metà della sovvenzione normale.

Art. 66.

Se il pubblico interesse, in rapporto alla corrispondenza postale o al trasporto dei passeggieri e delle merci, non consenta la riduzione di cui all'articolo precedente, sarà in facoltà del Governo di far eseguire tutte le corse od una parte di esse, retribuendo quelle in eccedenza della metà, con una sovvenzione del 50 per cento in più del prezzo normale, qualora i piroscafi aggiunti abbiano i requisiti richiesti dal presente quaderno d'oneri. In caso che non fossero in tali condizioni non sarà accordato il detto aumento del 50 per cento.

Il concessionario non ha diritto ad altra indennità.

Art. 67.

Il giudizio sulla necessità della soppressione o riduzione o modificazione di viaggi, mutazione di orari, ecc., e gli ordini rispondenti spettano al Governo.

Il Governo esercita questo diritto mercè apposita Commissione composta di quattro ufficiali amministrativi, uno delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza; un altro dal Ministero della marina; il terzo dal Ministero di agricoltura e commercio; il quarto dal Ministero dell'interno.

Presso questa Commissione il concessionario potrà nominare un rappresentante, che avrà diritto di prender parte con voto consultivo alle deliberazioni.

Art. 68.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di reclami in linea giudiziaria.

Nè per le deliberazioni della Commissione, nè per le conseguenze della loro esecuzione, può dal Governo incorrersi in veruna civile responsabilità.

Art. 69.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie, un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 70.

Le prescrizioni sanitarie, che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo, non dànno luogo ad indennità veruna.

Durata della concessione del servizio.

Art. 71.

Il servizio avrà principio entro il 1893 (1) e durerà fino al 30 giugno 1908.

Art. 72.

La concessione s'intenderà continuativa di anno in anno, oltre il 30 giugno 1908, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 73.

La sovvenzione determinata dalla convenzione verrà corrisposta a rate mensili posticipate, in base ai viaggi completi effettivamente eseguiti.

È fatta eccezione pel caso di naufragio di qualche piroscafo in viaggio, nella quale eventualità sarà considerato siccome compiuto il viaggio incominciato.

Disposizioni diverse.

Art. 74.

Il concessionario dovrà nominare un rappresentante a Bari, ove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto.

Art. 75.

Il concessionario dovrà presentare annualmente le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci, con indicazione dei prodotti, nonchè una relazione tecnica ed economica dell'esercizio annuale dell'impresa.

Il Governo avrà facoltà di richiedere al concessionario l'esibizione di quei documenti che reputerà necessari a controllare l'esattezza dei dati statistici.

Art. 76.

Il concessionario nell'escuzione del servizio affidatogli dovrà uniformarsi pienamente al regolamento che sarà emanato dal Ministero della marina, d'accordo col Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito il concessionario stesso per le sue osservazioni.

Art. 77.

Il concessionario non potrà cedere ad altri il servizio contemplato nel presente quaderno d'oneri, se non in virtù di una legge.

Il concessionario non potrà inoltre vendere i piroscafi rischiesti dal presente quaderno d'oneri, senza l'autorizzazione del Governo Italiano. Questo avrà pure facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi o di imporre determinate condizioni.

Il concessionario non potrà del pari, senza l'autorizzazione del Governo, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale

Contravvenendosi a questi patti, il Governo è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 78.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dall'articolo precedente, il concessionario sarà non solo tenuto all'indennizzo di tutti i danni, che per questo fatto possono derivare allo Stato, ma il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere al sequestro di tutto il materiale e continuare il servizio a tutto rischio e spese del concessionario.

Art. 79.

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa che, sulla proposta del concessionario, sarà approvata dalla Commissione, di cui all'articolo 67, escluso il delegato del Ministero dell'interno.

Art. 80.

Il concessionario del servizio, i suoi agenti e le persone dell'equipaggio dovranno essere italiani, come pure dovranno essere di nazionalità italiana i direttori componenti il Consiglio di amministrazione.

Art. 81.

Tutte le difficoltà, a cui potesse dar luogo la esecuzione o la interpretazione di alcune clausole del contratto, saranno definite dai tribunali ordinari, salvo quelle di competenza della marina, per le quali sarà arbitro fra le parti il Consiglio superiore di marina e quelle altre deferite nei precedenti articoli al Ministero delle poste e dei telegrafi, a quello del commercio, al Collegio di periti od al Consiglio di arbitri.

Il Consiglio degli arbitri sarà composto di una persona scelta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e di un'altra nominata dal concessionario, le quali insieme ne designeranno una terza, a cui sarà devoluta la presidenza.

Se i due arbitri scelti dalle parti non si accorderanno sulla designazione del terzo, questi sarà scelto dal presidente del Tribunale civile della capitale.

Le decisioni degli arbitri sono inappellabili.

Visto: *Il Ministro delle poste e dei telegrafi*
FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, per copia conforme:
Per il capo divisione
P. LONARDI.

(1) Il giorno dell'attuazione sarà fissato per decreto Reale.

CONVENZIONE

per la concessione alla Navigazione Generale Italiana dei servizi postali e commerciali marittimi fra il continente e le isole dell'arcipelago toscano e fra la Sicilia e le isole di Pantelleria, Lampedusa e Linosa.

Il Ministro delle poste e dei telegrafi, quelli di agricoltura, industria e commercio, delle finanze e del tesoro, a nome dello Stato;

I commendatori Domenico Gallotti e Giovanni Laganà, a nome della Navigazione Generale Italiana, in virtù di regolare mandato, contenuto nella deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 18 dicembre 1890;

hanno concertato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Società si obbliga di eseguire i servizi di navigazione a vapore qui appresso indicati, ai termini ed alle condizioni contemplate nel quaderno d'oneri annesso alla presente, di cui fa parte integrante:

A) Servizio di navigazione postale e commerciale fra il continente e le isole dell'arcipelago toscano;

B) Servizio di navigazione postale e commerciale fra la Sicilia e le isole di Pantelleria, Lampedusa e Linosa.

Art. 2.

Per l'esecuzione dei servizi contemplati nel precedente articolo il Governo corrisponderà alla Società le seguenti sovvenzioni:

1. Lire centosessantamila (lire 160,000) all'anno pei servizi di cui alla lettera *A* dell'articolo precedente;

2. Lire sessantamila (lire 60,000) all'anno pei servizi di cui alla lettera *B*.

Art. 3.

La presente convenzione avrà effetto entro il 1893 (1) e durerà fino al 30 giugno 1908, intendendosi continuativa di anno in anno oltre il detto termine, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Art. 4.

Tutte le spese relative alla stipulazione della presente convenzione saranno a carico della Società.

Art. 5.

La presente non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Visto: *Il Ministro delle poste e dei telegrafi*
FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, per copia conforme
per il capo divisione
P. LONARDI.

(1) Il giorno dell'attuazione sarà fissato per decreto Reale.

QUADERNO D'ONERI

pel servizi di navigazione a vapore con le isole dell'arcipelago toscano, con Pantelleria, Linosa e Lampedusa

Definizione ed esecuzione del servizio.

Art 1.

Il servizio da eseguirsi comprende:

1° Gruppo.

a) Un viaggio giornaliero fra Portoferraio e Piombino, con breve sosta a Capo delle Viti e con approdo settimanale a Rio Marina ed a Porto Longone:

b) Due viaggi alla settimana fra Livorno e Porto Santo Stefano, toccando Gorgona, Capraia, Marciana, Portoferraio, Rio Marina, Piombino, Porto Longone, Pianosa e Talamone;

c) Sei viaggi alla settimana fra Porto Santo Stefano e Giglio.

2° Gruppo.

Un viaggio alla settimana fra Trapani e Porto Empedocle, toccando Favignana, Marsala, Pantelleria, Lampedusa e Linosa.

Il Governo avrà facoltà di accrescere i viaggi suaccennati, corrispondendo ai concessionari un aumento proporzionale per lega secondo la sovvenzione stabilita dalla Convenzione.

I concessionari potranno alle stesse condizioni cedere, con l'autorizzazione del Governo, ad altre Società od armatori nazionali i servizi stabiliti dal presente articolo.

Art. 2.

Le distanze nautiche fra gli scali di cui all'articolo 1 rimangono determinate nel modo seguente.

1° GRUPPO.

Piombino-Portoferraio, leghe 4.
Livorno Gorgona, leghe 6.
Gorgona-Capraia, leghe 8.
Capraia-Marciana, leghe 7.
Marciana-Portoferraio, leghe 2 2/3
Portoferraio-Rio Marina, leghe 3 1/2.
Rio Marina-Piombino, leghe 3.
Piombino-Porto Longone, leghe 4 1/2.
Porto Longone-Pianosa, leghe 6 2/3.
Pianosa-Talamone, leghe 15 1/2.
Talamone-Porto Santo Stefano, leghe 2 1/3.
Porto Santo Stefano-Giglio, leghe 2 1/2.

2° GRUPPO.

Trapani-Favignana . . .	Leghe 3
Favignana-Marsala . . .	» 4 1/3
Marsala-Pantelleria . . .	» 20 1/2
Pantelleria-Lampedusa . . .	» 30 2/3
Lampedusa-Linosa . . .	» 10
Linosa-Porto Empedocle . . .	» 31

Tanto il Governo quanto i concessionari hanno la facoltà di far rivedere dal Ministero della marina le distanze di cui sopra:

1° entro l'anno dalla data da cui ha effetto la Convenzione;

2° quando, per mutate condizioni dei porti, le distanze fra gli approdi abbiano subito variazioni.

Le decisioni del Ministero della marina sono obbligatorie, ed avranno effetto nella liquidazione dei sussidi riferibili al tempo successivo al semestre in cui fu chiesta la revisione.

Art. 3.

Il Governo avrà facoltà, d'accordo coi concessionari, di togliere degli approdi e di stabilirne dei nuovi.

In tali casi sarà, proporzionatamente alle leghe di percorrenza in meno od in più, diminuita od aumentata la sovvenzione della linea.

I nuovi approdi potranno essere soppressi se nel corso di un anno non produrranno sufficienti noli per compensare i concessionari delle spese di navigazione e di porto derivanti dagli approdi stessi.

L'esame delle proposte di sopprimere approdi sarà affidato alla Commissione di cui all'articolo 44.

Art. 4.

Durante la concessione il Governo non potrà sussidiare altri servizi di navigazione sulle linee stabilite nell'articolo 1.

Art. 5.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentiti i concessionari, e potranno essere variati mediante preavviso opportuno.

Le partenze dai porti indicati all'articolo 1 dovranno seguire in orario.

Le partenze potranno però essere ritardate od anticipate per ordine scritto del Ministero delle poste e dei telegrafi, dei direttori delle poste o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo.

I ritardi e le anticipazioni di cui sopra dovranno essere notificati ai concessionari col preavviso di tre ore, non potranno eccedere le sei ore, salvo circostanze politiche straordinarie, e non daranno diritto ad alcuna indennità.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale, a tenore di legge.

Art. 6.

I viaggi designati nell'articolo 1 dovranno essere eseguiti con una velocità normale di otto nodi all'ora pei servizi del 1° gruppo e di nove nodi all'ora per quelli del 2° gruppo.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

La velocità anzidetta sarà computata semestralmente, salvi i casi di forza maggiore debitamente giustificati.

Cauzione.

Art. 7.

All'atto della sottoscrizione del contratto, i concessionari dovranno, a guarentigia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti, vincolare per cauzione a favore del Governo e fino alla concorrenza della somma di lire 100,000, un piroscafo, mediante oppignorazione con regolare atto notarile, costituendo il pegno e nominando il custode di esso, a termini di legge.

Detto piroscafo dovrà essere assicurato presso Società accettata dal Governo, per un prezzo che garantisca l'importo della cauzione.

Art. 8.

La cauzione servirà eziandio a rimborsare il Governo dei danni o delle multe inflitte per inadempimento degli obblighi contrattuali quando il loro ammontare non fosse coperto o non potesse essere trattenuto sulla sovvenzione mensile.

In tal caso la cauzione dovrà essere immediatamente completata, affinchè si trovi costantemente nel limite stabilito dall'articolo precedente.

Sorveglianza del servizio.

Art. 9.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Esso è rappresentato nei luoghi di approdo:

a) dai direttori, dagli ispettori, dai capi degli uffizi postali, per quanto ha tratto al trasporto delle corrispondenze, dei pacchi postali e per quanto concerne la regolarità del servizio;

b) dai funzionari dipendenti dal Ministero della marina, che saranno all'uopo designati da quello delle poste e dei telegrafi, per la sorveglianza del materiale e pel controllo degli orari stabiliti.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi rivolge gli ordini ai concessionari od ai loro agenti, sia direttamente, sia per mezzo dei propri rappresentanti.

L'azione dei commissari del Governo consiste:

a) nel vigilare all'esatto adempimento degli obblighi contrattuali;

b) nel sorvegliare l'applicazione del regolamento per l'esecuzione dei servizi postali marittimi, di cui all'articolo 75;

c) nel segnalare le infrazioni che potessero verificarsi, propo-

nendo, ove sia il caso, l'applicazione delle multe previste dal contratto;

d) nell'indicare le modificazioni che si credesse utile di introdurre nel servizio.

I commissari del Governo avranno diritto di fare a bordo dei piroscafi le visite che giudicheranno opportune, facendosi accompagnare a tale scopo dalle persone di cui stimeranno conveniente richiedere l'assistenza, e potranno in qualunque occasione farsi esibire il giornale di bordo e gli altri documenti necessari al disimpegno del loro mandato.

Ai funzionari del Ministero della marina, incaricati delle attribuzioni di commissari del Governo, è inoltre affidata la sorveglianza sul personale di bordo e sulla navigazione dei piroscafi.

Indipendentemente da ciò, e pei porti che saranno indicati, gli ufficiali di porto trasmetteranno giornalmente al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto, indicante le ore di arrivo e di partenza dei piroscafi sovvenzionati.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà incaricare funzionari speciali ad eseguire quelle missioni temporanee e straordinarie che giudicherà opportune, nonchè per ispezionare a bordo il trattamento delle merci e dei viaggiatori e per esaminare il registro dei reclami.

Art. 10.

Allo scopo di controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati a consegnare ad ogni arrivo, all'ufficio postale capolinea di partenza, un estratto del giornale di bordo indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Piroscafi.

Art. 11.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere nazionali e di assoluta proprietà dei concessionari.

I detti piroscafi dovranno inalberare in servizio, oltre la bandiera nazionale, quella postale, secondo le norme che saranno prescritte dal Ministero della marina, e godranno delle prerogative, che sono o che potrebbero essere accordate ai battelli postali.

Art. 12.

Il numero dei piroscafi dovrà essere corrispondente alla regolare ed esatta esecuzione dei servizi contemplati nell'articolo 1 e non mai inferiore a cinque, della stazzatura minima da 100 a 150 tonnellate di registro.

Detto tonnellaggio sarà determinato secondo le norme del Regio decreto dell'11 marzo 1873, modificato da quello 30 luglio 1882, numero 943.

Qualora alcuno o tutti questi piroscafi fossero durante la concessione del servizio dichiarati inservibili, i concessionari dovranno surrogarli con altri di una stazzatura non inferiore a quella precitata.

Valendosi il Governo della facoltà di cui al penultimo comma dell'articolo 1, i concessionari dovranno aumentare il numero dei piroscafi in proporzione degli aumentati viaggi.

Art. 13.

La forza dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'articolo 6.

Art. 14.

I piroscafi saranno di solida costruzione, muniti di buone macchine e tali da soddisfare alle esigenze della navigazione delle linee di cui all'articolo 1, e a tutte le prescrizioni delle vigenti leggi marittime, nonchè da poter corrispondere pienamente e costantemente all'oggetto cui sono destinati, tanto pel servizio dei viaggiatori quanto pel trasporto delle merci.

Qualora i concessionari dovessero provvedersi di altri piroscafi in sostituzione di quelli designati all'articolo 12, i medesimi non potranno essere inferiori per velocità e tonnellaggio a quelli richiesti dall'articolo stesso.

Art. 15.

Qualora pei servizi di cui all'articolo 1, occorresse un materiale di nuova costruzione, i concessionari dovranno costruirlo nei cantieri italiani.

Art. 16.

Il materiale nautico contemplato dagli articoli 6 e 12 dovrà essere pronto alla navigazione il giorno in cui andrà in vigore la presente Convenzione.

Art. 17.

I concessionari non potranno intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da essi assunte, se non avranno provato di essere forniti del numero prescritto di piroscafi soddisfacenti alle condizioni del presente quaderno d'oneri.

Il Governo potrà, per ragioni di pubblico interesse, autorizzare temporaneamente in casi eccezionali i concessionari a servirsi di piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite, facendo una riduzione sulla sovvenzione normale in relazione alla velocità.

Art. 18.

Le rinnovazioni del materiale, e le riparazioni di ogni natura del materiale stesso dovranno essere affidate esclusivamente, durante il tempo della concessione, alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani.

La sorveglianza delle riparazioni al materiale potrà essere dal Ministero delle poste e dei telegrafi affidata al Ministero della marina.

Art. 19.

Nel caso che un piroscafo, per una disgrazia qualunque, si perdesse, i concessionari dovranno provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfacente pienamente alle condizioni stabilite nel quaderno d'oneri, ed avranno l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente alle esigenze del contratto, nel termine di 18 mesi.

Il piroscafo da adibirsi al servizio dovrà però essere accettato dalla Commissione di cui all'art. 20.

Anche a questo caso sarà applicabile la disposizione di cui all'articolo 17.

Art. 20.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà apposita Commissione della Regia marina, la quale, nelle visite del materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, emanato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina, ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

Art. 21.

La Commissione, di cui all'articolo precedente, visita lo scafo internamente ed esternamente, esigendo dove occorra che esso sia messo a secco in un bacino da designarsi. Ispeziona ugualmente la macchina, le caldaie; verifica gli attrezzi e corredi di dotazione fissa e di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 22.

L'ispezione della Commissione di cui sopra è obbligatoria anche per quei piroscafi che, quantunque ammessi precedentemente al servizio sovvenzionato, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza. In questo caso i concessionari, nell'istanza che presenteranno per la visita, indicheranno la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 23.

Ogni cinque anni dalla data dell'incominciamento del servizio, il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà far procedere, per mezzo di quello della marina, alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari, perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 24.

Oltre il disposto dell'articolo precedente, il Ministero delle poste e

dei telegrafi potrà in ogni tempo far eseguire visite straordinarie allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscono tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggeri.

Risultando dalle visite che alcuno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopraccennate, i concessionari dovranno, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che l'impresa possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 25.

I concessionari dovranno facilitare con ogni mezzo alle Commissioni le visite di verificazione, tanto alla macchina quanto allo scafo, scoprendo o smontando, all'occorrenza, quelle parti e quei pezzi che facesse di mestieri per accertare il loro vero stato.

Art. 26.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione in servizio dei piroscafi, il Ministero delle poste e dei telegrafi, inviterà i concessionari a fare quelle osservazioni che stimassero opportune intorno alle deliberazioni della Commissione. Le osservazioni dei concessionari saranno dal Ministero delle poste e dei telegrafi comunicate a quello della marina, che, esaminatele, e sentito il parere del Comitato per i disegni delle navi, determinerà sulle osservazioni rilevate dalla Commissione di visita, informandone il Ministero delle poste e dei telegrafi per le opportune comunicazioni ai concessionari.

Art. 27.

Le spese per indennità di missione alla Commissione ed altre occorrenti per la esecuzione delle visite dei piroscafi, saranno a carico del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 28.

Due originali dei verbali di visita e di tutti gli atti della Commissione di visita, saranno trasmessi dal Ministero della marina a quello delle poste e dei telegrafi.

Uno dei verbali stessi sarà comunicato ai concessionari.

Art. 29.

Ove dai commissari del Governo si ritenesse che qualche persona dell'equipaggio dei piroscafi sovvenzionati non fosse adatta, sotto tutti i riguardi all'ufficio ad essa attribuito, sarà fatta dall'autorità competente motivata proposta di sbarco al Ministero delle poste e dei telegrafi, unendo alla proposta stessa le osservazioni dei concessionari.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi sentirà quello della marina, le cui decisioni saranno inoppugnabili.

Art. 30.

Al servizio dei piroscafi saranno addetti ufficiali competenti, legalmente riconosciuti e provveduti di certificati ottenuti secondo le leggi in vigore.

Art. 31.

Ogni piroscafo avrà un equipaggio, di cui il *minimum* sarà determinato, sentiti i concessionari, dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina.

Art. 32.

I piroscafi dovranno avere un locale chiuso, coperto e arieggiato, per collocarvi i prigionieri militari ed i detenuti civili.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna dei dispacci

Art. 33.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto di tutti i pieghi di corrispondenza postale, senza limitazione di peso, siano dessi originari od a destinazione dei Regi Stati, siano originari od a destinazione di Stati esteri, compresi i gruppi di numerario concernenti il servizio postale, i pacchi postali sia ordinari che con dichiarazione di valore, o con assegno tanto interni che esteri, nonchè gli stampati, carte, provviste od altro piccolo materiale relativo ai servizi governativi (cassette postali, bolgette, bolli, punzoni, martelli, piccoli modelli, piccole macchine, corpi di reato, campioni e simili) e come tale inscritto sui fogli di via.

La gratuità del trasporto dei dispacci e degli altri oggetti suaccennati è obbligatoria anche per tutte le linee che i concessionari esercitassero spontaneamente senza retribuzione dello Stato, oltre i servizi compresi nel presente quaderno d'oneri.

I concessionari saranno responsabili dei danni risultanti al Governo per perdite, manomissioni o guasti dei dispacci e degli oggetti ad essi affidati, salvo il caso di forza maggiore.

Sotto la denominazione di dispacci s'intendono, per gli effetti del presente quaderno d'oneri, tutte le casse, sacchi, o pieghi di lettere ordinarie, raccomandate ed assicurate, cartoline, libri, stampati, campioni, gruppi di numerario, valori postali e governativi, come francobolli, cartoline, cartelle del Debito pubblico e simili, pacchi postali sciolti, in paniere od in altri recipienti, e tutti gli altri articoli, i quali per la legge ed i regolamenti in vigore sono trasmissibili o potranno trasmettersi per la posta, senza riguardo al luogo al quale essi possono essere diretti, sia a quello dal quale abbiano avuto origine, come altresì tutte le casse, paniere od altri recipienti vuoti, nonchè le provviste di oggetti in uso o da usarsi pel servizio postale governativo, le quali cose tutte potranno spedirsi, da e per qualunque ufficio interno o di qualsiasi nazione come *dispacci*, di cui è parola nel presente quaderno d'oneri.

Art. 34.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato, per collocarvi i dispacci postali; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano del piroscafo, sotto la sua responsabilità.

Art. 35.

Ove, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicata nell'itinerario di cui all'articolo 1°, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci all'ufizio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscafo, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 36.

I concessionari dovranno far ritirare i dispacci dagli ufizi postali al porto o dagli ufizi sanitari, dalle capitanerie, dagli ufizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi ufizi, dagli agenti incaricati di trasportare i dispacci medesimi allo scalo d'imbarco.

Essi dovranno egualmente operare la consegna dei dispacci in arrivo negli ufizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento dei dispacci potranno, per ordine del Ministero delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie.

Il trasporto dei dispacci da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo di avaria e senza perdita di tempo.

Art. 37.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco dei dispacci dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo i dispacci.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute negli articoli 6 e 58 del presente quaderno d'oneri, rimane stabilito che l'ora di partenza dei piroscafi sarà determinata dal momento in cui l'ultimo dispaccio postale sarà consegnato a bordo, mentre l'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli ufizi od agli agenti, indicati al precedente articolo, del primo dispaccio postale da sbarcarsi.

Art. 38.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle re-

golarmente consegnate dagli ufizi di posta, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente ai dispacci, agli ufizi od agli agenti postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari e dei loro agenti sarà punita a norma di detta legge.

A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi i comandanti dei piroscafi dovranno aprire le suaccennate cassette mobili per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero stesso.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà infine esigere che siano tenute esposte nelle Agenzie dei concessionari cassette mobili di impostazione, con l'obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte o nelle sale dei viaggiatori degli avvisi stampati per cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi alla interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate, e con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste e dei telegrafi, in caso di sospetto di frode, avrà facoltà di richiedere, per mezzo degli agenti postali, l'apertura delle corrispondenze, per verificare se il contenuto si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 39.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto la osservanza delle tariffe approvate dal Governo.

I concessionari ed i loro agenti non potranno fare per conto proprio, ed in società con altre persone, operazioni commerciali di trasporto sulle linee indicate all'articolo 1.

Il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci sarà interamente devoluto ai concessionari.

Nello scopo di facilitare i predetti trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Le agenzie stabilite in città, ove esistono porti, saranno obbligate ad accettare le merci con eccedenti il peso di 100 chilogrammi, per rimetterle ai piroscafi in partenza.

Le agenzie dei porti in arrivo dovranno alla loro volta curare il ritiro dai piroscafi delle merci non eccedenti il peso suddetto, per effettuarne la consegna ai rispettivi destinatari.

Art. 40.

Il Governo assegnerà ai piroscafi in ciascun porto od approdo un posto determinato alla riva, per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche si faciliti lo sbarco e l'imbarco dei dispacci, dei viaggiatori e delle merci.

Ove non fosse possibile assegnare il posto anzidetto, verrà all'uopo collocata un'apposita boa d'ancoraggio

Art. 41.

I concessionari sono obbligati a stabilire servizi cumulativi colle altre linee di navigazione italiane, affinchè i viaggiatori possano proseguire il loro viaggio, senza munirsi di nuovi biglietti, ed i bagagli e le merci possano essere trasportati da un punto all'altro senza bisogno di persone intermediarie nei porti di transito.

I concessionari infine dovranno, con le norme preindicate, attuare servizi cumulativi colle ferrovie per i viaggiatori, i bagagli e le merci.

Il detto servizio cumulativo dovrà estendersi eziandio al trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci fra i piroscafi e le stazioni ferroviarie, e dovrà stabilirsi con criteri da determinarsi dal Governo, che li discuterà coi concessionari.

I concessionari dovranno convenire colle Amministrazioni delle ferrovie e delle altre Società di navigazione i patti e le condizioni del servizio cumulativo per il maggior numero possibile di scali.

Salve le nuove disposizioni che, coll'approvazione del Governo, saranno stabilite d'accordo con i concessionari e le Amministrazioni suddette, si osserveranno intanto, pel detto servizio cumulativo, le norme attualmente in vigore.

Allorchè l'accordo colle Amministrazioni precitate non siasi effettuato nel termine di mesi sei dalla richiesta fattane dal Governo, le condizioni ed i compensi di detto servizio cumulativo verranno stabiliti col mezzo di arbitri, che decideranno come amichevoli compositori.

I concessionari dovranno adottare tariffe speciali da approvarsi dal Governo, pel trasporto di piccoli colli di merci, tanto coi propri piroscafi che in servizio cumulativo, del peso fino a 5 chilogrammi, da 5 a 10, da 10 a 20, da 20 a 30, da 30 a 40, da 40 a 50 e da 50 a 100 chilogrammi.

Art. 42.

Sulle basi delle tariffe comuni il Governo potrà ordinare ai concessionari di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi già esistenti od istituirne dei nuovi, tanto con le Amministrazioni ferroviarie, quanto con altre Società di navigazione.

Art. 43.

I concessionari potranno proporre l'esperimento di quelle modificazioni di tariffa e condizioni di trasporto che riterranno più convenienti ad aumentare il traffico.

Tali modificazioni dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Art. 44.

Il *maximum* dei prezzi di passaggio dei viaggiatori, non compreso il vitto, per le linee contemplate dall'art. 1, sarà proporzionale alle leghe di percorrenza con scala progressiva, come appare dal seguente quadro, purchè i prezzi stessi non risultino superiori alle tariffe approvate con decreto del 29 gennaio 1887, nel quale caso saranno applicate queste ultime.

Massimi dei prezzi di passaggio dei viaggiatori.

PERCORRENZA IN LEGHE	Iª CLASSE — Per ogni lega	IIª CLASSE — Per ogni lega	IIIª CLASSE — Per ogni lega
Da 1 a 10	0.79	0.53	0.27
Oltre 10 a 20	0 76	0.51	0.26
» 20 » 30	0.74	0.49	0.25
» 30 » 40	0.71	0.48	0.24
» 40 » 50	0.69	0.46	0.23
» 50 » 60	0.66	0.44	0.22
» 60 » 70	0.64	0.42	0.21
» 70 » 80	0.61	0.41	0.20
» 80 » 90	0.59	0.39	0.19
» 90 » 100 ed oltre	0.56	0.37	0.18

L'esame delle tariffe sarà affidato ad apposita Commissione, composta di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, di uno del Ministero del commercio e di uno dei concessionari.

I fanciulli dai tre ai dieci anni pagheranno la metà dei prezzi suindicati; quelli di età inferiore ai tre anni avranno diritto al trasporto gratuito, sempre quando occupino la stessa cabina di chi li accompagna, a cui carico andrà il vitto.

Ogni viaggiatore avrà diritto al trasporto gratuito del proprio bagaglio (effetti d'uso) nella proporzione seguente:

1ª classe . . . . . . Kg. 60
2ª » . . . . . . » 40
3ª » . . . . . . » 20

Per ogni eccedenza di peso si potrà esigere una tassa di cent. 25 ogni 10 chilogrammi, qualunque sia la destinazione.

Il prezzo del vitto è fissato:

A lire 3 per ogni colazione . . } pei viaggiatori di 1ª classe.
A lire 5 per ogni pranzo. . . }

A lire 2 per ogni colazione . . } pei viaggiatori di 2ª classe.
A lire 4 per ogni pranzo. . . }

I vini da pasto da consumarsi a bordo dovranno esse di esclusiva produzione italiana.

I viaggiatori di 3ª classe potranno provvedersi del vitto a bordo, ai prezzi indicati nella tabella pubblicata a cura dei concessionari ed approvata dal Governo, od altrimenti.

I viaggiatori dovranno essere trattati a bordo con ogni riguardo e su ciascun piroscafo sarà tenuto un registro per accogliere i loro reclami.

A tal fine su di ogni piroscafo e nelle sale dei passeggeri saranno affissi appositi avvisi, approvati dal Governo, indicanti:

a) l'itinerario del viaggio, le distanze in leghe marine da un punto all'altro della linea, i giorni e le ore di arrivo e partenza;

b) le tariffe dei viaggiatori, delle merci e dei bagagli;

c) il numero massimo, per ogni classe, dei passeggeri da imbarcarsi;

d) il numero dei pasti, coll'indicazione delle pietanze e della quantità e qualità dei vini che saranno serviti.

Art. 45.

I concessionari saranno tenuti a dar passaggio sui loro piroscafi e sulle linee di cui all'art. 1, alla metà del prezzo stabilito pei viaggiatori dal quadro dei massimi inscritto all'art. 44, escluso il vitto, ai membri del Parlamento (qualora non siano intervenuti speciali accordi) ed alle loro famiglie, agli impiegati della Casa Reale, a quelli civili ed alle rispettive famiglie (moglie, figli, padre, madre, quando convivano coll'impiegato e siano a suo carico), agli allievi degli istituti nautici ed ai componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo, ai membri ed agli invitati ai Congressi, alle fiere, alle esposizioni, ecc.

La riduzione del 50 per cento pei viaggi degli impiegati civili e delle rispettive famiglie sarà estesa alle persone di servizio ed alle nutrici con bambini lattanti, purchè viaggino cogli stessi piroscafi con cui viaggiano gli impiegati e le loro famiglie.

Agli impiegati postali in disponibilità, in aspettativa ed a riposo, ed alle loro famiglie, è pure concesso di recarsi, colla riduzione del 50 per cento, al domicilio eletto purchè il viaggio si compia nel termine di tre mesi dalla data del relativo decreto.

Agli elettori politici la riduzione sarà del 75 per cento durante il periodo delle elezioni.

Art. 46.

I concessionari saranno in obbligo di dar passaggio ai militari di ogni grado, che viaggiano a spese dello Stato, ai prezzi che saranno fissati da apposite convenzioni coi Ministeri della guerra e della marina.

Il Governo si obbliga dal canto suo di non affidare ad altre imprese i trasporti suddetti, salvo il caso di circostanze straordinarie, di cui sarà giudice il Consiglio dei Ministri, riservandosi però la facoltà di valersi, ove lo creda, dei bastimenti della Regia marina o di altri presi a nolo.

In mancanza di speciali convenzioni, i militari che viaggiano a spese dello Stato pagheranno la metà del prezzo delle tariffe sui massimi, escluso il vitto.

Art. 47.

I concessionari saranno obbligati a trasportare in terza classe, ed a metà del prezzo della tariffa in base ai massimi determinati dal quadro dell'art. 44, i condannati civili e militari anche pel viaggio di ritorno, scontata la pena, nonchè gl'imputati od accusati che si traducono per conto dello Stato.

Il trasporto dei condannati sarà eseguito in modo che essi siano sempre ed efficacemente segregati dagli altri passeggeri, osservando quelle cautele che saranno dalle autorità determinate.

I concessionari potranno richiedere la scorta conveniente per assicurare il tranquillo trasporto dei detenuti.

Sarà in facoltà dei concessionari di rifiutare, per giustificate circostanze speciali, l'imbarco degli alienati, rinviandolo al viaggio successivo.

Art. 48.

Gl'ispettori delle poste e dei telegrafi e gl'impiegati, che ne faranno le veci, avranno diritto, quando trovansi in missione, sulla semplice presentazione delle credenziali, ad un posto gratuito di 1ª classe, escluso il vitto.

Art. 49.

I concessionari eviteranno, dal punto di vista della salute pubblica, di ricevere a bordo viaggiatori affetti da malattie contagiose o merci di provenienza infetta.

Art. 50.

Pel trasporto delle merci dovranno osservarsi le condizioni di imbarco che saranno stabilite dalla Commissione di cui all'art. 44.

Le merci si dividono in quattro categorie, ciascuna delle quali comprende quelle indicate nell'elenco che sarà compilato dalla Commissione stessa.

Il *maximum* dei prezzi di trasporto delle merci per le linee contemplate dall'art. 1 sarà proporzionale alle leghe di percorrenza con scala progressiva, come risulta dal seguente quadro, purchè i prezzi stessi non siano superiori alle tariffe, approvate con decreto 29 gennaio 1887, nel qual caso saranno applicate queste ultime.

Massimi delle tariffe pel trasporto delle merci.

PERCORRENZA IN LEGHE	Per ogni 100 chilogr. o frazione				Valori ogni 1000 lire o frazione	Per ogni capo di bestiame	
	1ª categoria	2ª categoria	3ª categoria	4ª categoria		grosso	piccolo
Per un percorso fino a 20 leghe incl.	2.55	1.91	1.48	1.27	1.06	12.75	2.55
Id. superiore a 20 fino a 40.	3.61	2.76	2.12	1.48	1.27	17. »	3.40
Id. id. 40 » 60.	4.89	3.61	2.76	1.70	1.48	21.25	4.25
Id. id. 60 » 80.	5.52	4.46	3.40	1.91	1.70	25.50	5.10
Id. id. 80 » 100.	7.22	5.31	4.04	2.34	1.91	29 75	5.95
Id. id. 100 leghe . .	8.50	6.16	4.67	2.55	2.12	34. »	6.80

L'esame delle anzidette tariffe sarà affidato alla Commissione di cui all'art. 44, la quale determinerà inoltre le modificazioni da introdursi nella classificazione delle merci, e potrà anche stabilire tariffe speciali, secondo i luoghi di produzione.

Art. 51.

Il trasporto dei generi di privativa, nonchè di derrate ed oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà fatto in forza di contratti speciali, che potranno essere stipulati fra i concessionari e le diverse Amministrazioni dello Stato, o quelle altre che in determinati servizi le sostituiscano, ed in mancanza di questi speciali contratti sarà fatta una riduzione del 50 per cento sui prezzi massimi delle tariffe.

Il trasporto dei generi di sussistenza e dei bagagli al seguito della truppa, sarà regolato e retribuito a norma delle convenzioni speciali, che saranno stipulate fra i concessionari ed i Ministeri della guerra e della marina.

In mancanza di tali accordi detti trasporti saranno fatti con la riduzione del 50 per cento sui prezzi massimi delle tariffe.

La riduzione suaccennata sarà fatta sul prezzo dei massimi stabiliti dal quadro dell'art. 50.

Art. 52.

Affinchè le persone e gli oggetti indicati agli articoli 45, 46, 47 e 51, possano godere dei vantaggi accordati dagli articoli stessi, oc-

correrà che ne sia fatta richiesta dai Ministeri o dalle autorità superiori del luogo di partenza. Potranno però essere rilasciati, come si pratica dalle ferrovie e con le norme da esse stabilite, libretti provveduti di opportuni scontrini.

È fatta eccezione per i membri del Parlamento, i quali sono muniti di tessere personali di libera circolazione.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli saranno accordate anche su quelle linee, non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art 53.

Il tempo di permanenza nei porti pel caricamento delle merci, sarà dal Ministero delle poste e dei telegrafi determinato previo parere del Ministero del commercio, coll'avvertenza che dovranno avere la precedenza le considerazioni d'ordine postale.

Le merci dovranno essere disposte in modo da non compromettere il movimento del piroscafo e da non impedire il libero accesso alle parti del bastimento riservate ai passeggeri.

Art. 54.

I concessionari saranno obbligati, a parità di condizioni, a non accordare preferenze ed a non stipulare contratti, che abbiano per iscopo di diminuire le tariffe a favore di uno o più speditori.

Art. 55.

Prima dell'attuazione del servizio saranno presentate al Ministero delle poste e dei telegrafi, per la loro approvazione, con decreto da emanarsi d'accordo col Ministero del commercio, le tariffe pei viaggiatori e per le merci.

Sarà in facoltà dei concessionari di fare riduzioni sulle tariffe approvate pel trasporto dei viaggiatori e delle merci. Ammessa però la riduzione in modo permanente e cioè per oltre sei mesi, i concessionari, per ripristinare le primitive tariffe, dovranno riportarne l'autorizzazione del Governo.

Ove per circostanze imprevedute si rendesse necessaria la elevazione dei prezzi, oltre i massimi indicati nel presente quaderno d'oneri, i concessionari dovranno formulare proposta motivata, da sottoporsi all'approvazione dei Ministeri delle poste e dei telegrafi e dell'agricoltura e commercio.

Uguale approvazione sarà necessaria pel passaggio dall'una all'altra categoria delle merci e per assimilazione di merci non comprese nell'elenco approvato.

Le tariffe approvate saranno comunicate alle Camere di commercio interessate e tenute affisse nelle agenzie dei concessionari.

Art. 56.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il Governo potrà ordinare, pei generi alimentari di prima necessità, una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che i concessionari abbiano diritto ad alcun compenso.

Art. 57.

Tutte le divergenze che sorgessero fra i concessionari ed i caricatori circa l'applicazione delle tariffe saranno deferite ad un Consiglio composto di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, di uno del Ministero del commercio e di altro dei concessionari.

Tutti i reclami quindi che giungessero al Ministero del commercio circa l'applicazione delle tariffe saranno comunicati a quello delle poste e dei telegrafi per essere sottoposti al giudizio arbitrale, quando l'evidenza dei fatti non consigliasse a dare una risposta direttamente agli interessati, nel qual caso questa sarà fatta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito quello del commercio.

Penalità.

Art. 58.

Nel caso di ritardo nelle partenze dai punti estremi, non derivante da forza maggiore giustificata, i concessionari incorreranno in una multa di lire 20 per ciascuna delle prime sei ore di ritardo, e di lire 30 per ogni ora consecutiva sulle linee del citato articolo 1000.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario e non prevista dall'articolo 1, i concessionari incorreranno in una multa di lire 1.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 19, sarà punito con una multa di lire 50 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscafo senza causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il Ministero della marina, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di lire 500.

Tenuto conto della velocità prescritta dall'articolo 6 e senza pregiudizio delle multe previste dal primo comma del presente articolo, sarà applicata una penalità di lire 10 per ogni ora di ritardo verificatosi nelle ore complessive dei viaggi eseguiti nel semestre sulle linee dell'articolo 1 del presente quaderno d'oneri.

Per la irregolare applicazione delle tariffe i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione, e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione, siccome è detto all'articolo 8.

Art. 59.

Qualora la partenza di un piroscafo fosse differita di sei ore senza causa di forza maggiore, il commissario del Governo od i direttori delle poste potranno prendere di concerto con le autorità locali, tutte le disposizioni necessarie per assicurare il servizio dei dispacci, noleggiando tosto all'uopo altro piroscafo, e le spese che ne risulteranno saranno poste a carico dei concessionari.

Non valendosi di questa facoltà e venendo omesso il viaggio, i concessionari incorreranno in una multa di lire 500, oltre la perdita della sovvenzione.

Nel caso d'interruzione di servizio, il Governo potrà con semplice lettera stragiudiziale eccitare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando non ostante tale invito, si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere per questo solo motivo pronunciata dal tribunale competente.

Verificandosi sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa, che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia il Governo potrà fare continuare il servizio a spese e rischio dei concessionari, impiegandovi i piroscafi ad essi appartenenti o da essi fossero stati adibiti al servizio.

Casi di guerra.

Art. 60.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra Potenza, in un punto qualunque del mare percorso dalle linee sovvenzionate, il Governo avrà facoltà di sospendere il servizio.

Art. 61.

Nel caso s'imponga ai concessionari la continuazione del servizio, il Governo assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni cosa relativa al servizio stesso per qualunque danno derivante da cause di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Art. 62.

Quando il Governo diffidi i concessionari di sospendere il servizio, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo senza altra indennità che la sovvenzione normale corrispondente alla linea esercitata.

Se il servizio venisse sospeso, cesserà, per tutto il tempo della interruzione, la relativa sovvenzione, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, che a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità che sarà determinata da un Collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della marina, due dai concessionari, ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte di

appello di Roma. Ove però in tale eventualità il Governo prendesse possesso di uno o più piroscafi, corrisponderà ai concessionari per ognuno di essi una retribuzione a titolo di nolo, cessando l'indennità suaccennata. La misura di questa retribuzione sarà convenuta di comune accordo o per mezzo del Collegio dei periti di cui è cenno nel paragrafo precedente.

Contumacie.

Art. 63.

Se, a cagione di provvedimenti sanitari presi dal Governo, o a cagione di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo, debba sopprimersi l'esercizio del servizio, verrà, in rispondenza, soppressa la sovvenzione, sino alla riattivazione dell'esercizio.

Per le linee soppresse sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, che a titolo di deprezzamento dei piroscafi addetti alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità che sarà determinata della Commissione di cui all'articolo 62.

Art. 64.

Se, a cagione di provvedimenti sanitari, presi dal Governo, o a cagione di ostacoli frapposti dalle popolazioni dei porti d'approdo debbano arrecarsi modificazioni al percorso, sostituzione di approdi, mutazioni negli orari, ecc., i concessionari avranno sempre diritto alla sovvenzione normale anche se il percorso diventi minore, e quando il percorso diventi maggiore, avranno diritto ad un accrescimento di sovvenzione in rispondenza al maggiore percorso.

Riducendosi le corse nella misura non eccedente la metà per ogni linea, sarà corrisposta ai concessionari per le corse soppresse una indennità corrispondente alla metà della sovvenzione normale.

Art. 65.

Se il pubblico interesse, in rapporto alla corrispondenza postale, o al trasporto dei passeggeri e delle merci, non consenta la riduzione di cui all'articolo precedente, sarà in facoltà del Governo di fare eseguire tutte le corse od una parte di esse, retribuendo quelle in eccedenza della metà con una sovvenzione del 50 per cento in più del prezzo normale, dovendo i piroscafi aggiunti avere possibilmente i requisiti necessari per corrispondere alle esigenze del servizio.

Art. 66.

Il giudizio sulla necessità di soppressione, riduzione, modificazione e continuazione dei viaggi, mutazione di orari, ecc., spetta al Governo.

Il Governo esercita questo diritto mercè apposita Commissione composta di quattro ufficiali amministrativi, l'uno delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, l'altro dal Ministero della marina, il terzo dal Ministero di agricoltura e commercio, il quarto dal Ministero dell'interno.

Presso questa Commissione i concessionari potranno nominare un rappresentante, che avrà diritto di prender parte con voto consultivo alle deliberazioni.

Art. 67.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di reclami in linea giudiziaria.

Nè per le deliberazioni della Commissione, nè per le conseguenze della loro esecuzione, può dal Governo incorrersi in veruna civile responsabilità.

Art. 68.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie, un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 69.

Le prescrizioni sanitarie che, a bordo dei piroscafi, possono essere stabilite dal Governo, non danno luogo a indennità veruna.

Durata della concessione del servizio.

Art. 70.

Il servizio avrà principio entro il 1893 (1) e durerà fino al 30 giugno 1908.

Art. 71.

La concessione s'intenderà continuativa di anno in anno, oltre il 30 giugno 1908, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art 72.

La sovvenzione determinata dalla Convenzione verrà corrisposta a rate mensili posticipate, in base alle leghe effettivamente percorse.

È fatta eccezione pel caso di naufragio di qualche piroscafo in viaggio, nella quale eventualità sarà considerato siccome compiuto il viaggio incominciato.

Disposizioni diverse.

Art. 73.

La Società avrà la sua sede in Roma, ove pure avrà il suo domicilio legale, per tutti gli effetti del presente contratto.

Art. 74.

I concessionari dovranno presentare annualmente le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci, con indicazione dei prodotti, nonchè una relazione tecnica ed economica dell'esercizio annuale dell'impresa.

Il Governo avrà facoltà di richiedere ai concessionari l'esibizione di quei documenti che reputerà necessari a controllare l'esattezza dei dati statistici forniti.

Art. 75.

I concessionari, nella esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi pienamente al regolamento che sarà emanato dal Ministero della marina, d'accordo col Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 76.

I concessionari non potranno vendere i piroscafi adibiti ai servizi compresi nella presente Convenzione senza l'autorizzazione del Governo italiano. Questi avrà pure facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

Contravvenendosi a questi patti il Governo è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 77.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dall'articolo precedente, i concessionari saranno non solo tenuti all'indennizzo di tutti i danni, che per questo fatto possono derivare allo Stato, ma il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere al sequestro di tutto il materiale e continuare il servizio a tutto rischio ed a spese dei concessionari.

Art. 78.

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa, che sulla proposta dei concessionari sarà approvata dal Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina.

Art. 79.

I concessionari del servizio, i loro agenti e le persone dell'equipaggio dovranno essere italiani, come pure dovranno essere di nazionalità italiana i direttori ed almeno due terzi dei componenti il Consiglio d'Amministrazione.

Art. 80.

Tutte le difficoltà a cui potesse dar luogo l'esecuzione o la interpretazione di alcune delle clausole del contratto, saranno definite dai tribunali ordinari, salvo quelle di competenza della marina, per le quali sarà arbitro fra le parti il Consiglio superiore della marina, e quelle altre deferite nei precedenti articoli al Ministero delle poste e dei telegrafi, a quello del commercio, od al Consiglio di arbitri.

Il Consiglio di arbitri, menzionato nei precedenti articoli, sarà composto di una persona scelta dal Ministero delle poste e dei telegrafi,

(1) Il giorno dell'attuazione sarà fissato per decreto Reale.

e di altra nominata dai concessionari, le quali insieme ne designeranno una terza, a cui sarà devoluta la presidenza.

Se i due arbitri scelti dalle parti non si accorderanno sulla designazione del terzo, questi sarà scelto dal presidente del Tribunale civile della capitale.

Le decisioni degli arbitri sono inappellabili.

Visto:
Il Ministro delle poste e dei telegrafi
FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, per copia conforme:
Per il capo divisone
P. LONARDI.

CONVENZIONE

per la concessione alla Società « Siciliana di Navigazione » del servizio postale e commerciale marittimo fra la Sicilia e le isole Eolie.

Il Ministro delle poste e dei telegrafi, quelli d'agricoltura, industria e commercio, delle finanze e del tesoro, a nome dello Stato;

Il cav. Gaetano Orlandi, a nome della Società siciliana di navigazione a vapore, in virtù di regolare mandato, contenuto nella deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 26 gennaio 1891;

Hanno concertato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Società si obbliga di eseguire il servizio di navigazione a vapore fra la Sicilia e le isole Eolie, ai termini ed alle condizioni contemplate nel quaderno d'oneri annesso alla presente, di cui fa parte integrante.

Art. 2.

Per l'esecuzione del servizio contemplato nel precedente articolo il Governo pagherà alla Società la sovvenzione annua di lire 120,000 (centoventimila).

Art. 3.

La presente Convenzione avrà effetto entro il 1893 (1) e durerà fino al 30 giugno 1908, intendendosi continuativa di anno in anno oltre il detto termine, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra arte da darsi sei mesi prima.

Art. 4.

Tutte le spese relative alla stipulazione della presente Convenzione saranno a carico della Società.

La tassa di registro della Convenzione stessa potrà essere però pagata in quindici anni, in tante rate uguali, da detrarsi dalla sovvenzione dei mesi di gennaio.

Art. 5.

La presente non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Visto: *Il Ministro delle poste e dei telegrafi*
FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, per copia conforme:
Per il capo divisione
P. LONARDI.

QUADERNO D'ONERI

pel servizio di navigazione a vapore con le isole Eolie

Definizione ed esecuzione del servizio.

Art. 1.

Il servizio da eseguirsi comprende:

a) Un viaggio giornaliero fra Milazzo, Lipari e Salina. L'approdo all'isola di Salina avrà luogo giornalmente a Santa Marina ed a giorni alternati a Rinella e Malfa;

(1) Il giorno dell'attuazione sarà fissato per decreto Reale.

b) Un viaggio alla settimana fra Messina e Stromboli con approdi a Lipari, Rinella, Santa Marina, Malfa e Panaria;

c) Un viaggio per settimana fra Messina e Filicudi con approdi a Lipari, Rinella, Santa Marina, Malfa e Alicudi.

Il Governo avrà facoltà di aumentare i viaggi suaccennati corrispondendo ai concessionari un aumento proporzionale per lega.

Le distanze nautiche saranno determinate dal Ministero della marina.

Art. 3.

Le distanze nautiche fra gli scali di cui all'articolo 1 rimangono stabilite nel modo seguente:

Milazzo-Lipari . . .	Leghe	7 $\frac{1}{2}$
Lipari-Salina . . .	»	3 $\frac{1}{3}$
Messina-Lipari . . .	»	14 $\frac{1}{2}$
Lipari-Rinella . . .	»	3
Rinella-Salina . . .	»	1
Salina-Malfa. . . .	»	1 $\frac{1}{6}$
Malfa-Alicudi . . .	»	7 $\frac{1}{2}$
Alicudi-Filicudi . . .	»	4
Filicudi-Panaria. . .	»	8
Panaria-Stromboli . . .	»	4 $\frac{1}{6}$
Malfa-Panaria . . .	»	3

Tanto il Governo quanto i concessionari hanno la facoltà di far rivedere dal Ministero della marina le distanze di cui sopra:

1° entro l'anno dalla data da cui ha effetto la Convenzione;

2° quando per mutate condizioni dei porti le distanze fra gli approdi abbiano subito variazioni.

Le decisioni del Ministero della marina sono obbligatorie ed avranno effetto nella liquidazione dei sussidi, riferibili al tempo successivo al semestre in cui fu richiesta la revisione.

Art. 3.

Il Governo avrà facoltà, d'accordo coi concessionari, di togliere degli approdi e di stabilirne dei nuovi.

In tali casi sarà proporzionatamente alle leghe di percorrenza, in meno od in più, diminuita od aumentata la sovvenzione della linea.

Art. 4.

Durante la concessione il Governo non potrà sussidiare altri servizi di navigazione sulle linee stabilite nell'articolo 1.

Art. 5.

I giorni e le ore delle partenze e degli arrivi verranno determinati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentiti i concessionari, e potranno essere variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze dai porti indicati all' articolo 1 dovranno seguire in orario.

Le partenze potranno però essere ritardate od anticipate per ordine scritto del Ministero delle poste e dei telegrafi, dei direttori delle poste o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo.

I ritardi e le anticipazioni di cui sopra dovranno essere notificati ai concessionari col preavviso di tre ore; non potranno eccedere le sei ore, salvo circostanze politiche straordinarie, e non daranno diritto ad alcuna indennità.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge.

Art. 6.

I viaggi designati nell'articolo 1 dovranno essere eseguiti con una velocità normale di 9 nodi all'ora.

Per velocità normale s' intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione e sulla medesima saranno stabiliti i relativi oratori.

Cauzione.

Art. 7.

All'atto della sottoscrizione del contratto i concessionari dovranno a cauzione ed a guarentigia dell' esatto adempimento degli obblighi assunti vincolare a favore del Governo e fino alla concorrenza della somma di lire 50,000 un piroscafo, mediante oppignorazione con regolare atto notarile, costituendo il pegno e nominando il custode di esso a termini di legge.

Detto piroscafo dovrà essere assicurato presso Società di assicurazione accettate dal Governo, per un prezzo che garantisca l'importo della cauzione.

Art. 8.

La cauzione servirà eziandio a rimborsare il Governo dei danni o delle multe inflitte per inadempimento degli obblighi contrattuali, quando il loro ammontare non fosse coperto o non potesse essere trattenuto sulla sovvenzione mensile.

In tal caso la cauzione dovrà essere immediatamente completata, affinchè si trovi costantemente nel limite stabilito dall'articolo precedente.

Sorveglianza del servizio.

Art. 9.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Esso è rappresentato nei luoghi di approdo:

a) dai direttori, dagli ispettori, dai capi degli uffizi postali per quanto ha tratto al trasporto delle corrispondenze, dei pacchi postali e per quanto concerne la regolarità del servizio;

b) dai funzionari dipendenti dal Ministero della marina, che saranno all'uopo designati da quello delle poste e dei telegrafi, per la sorveglianza del materiale e pel controllo degli orari stabiliti.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi rivolge gli ordini ai concessionari od ai loro agenti, sia direttamente, sia per mezzo dei propri rappresentanti.

L'azione dei commissari del Governo consiste:

a) nel vigilare all'esatto adempimento degli obblighi contrattuali;

b) nel sorvegliare l'applicazione del regolamento per l'esecuzione dei servizi postali marittimi, di cui all'art. 75;

c) nel segnalare le infrazioni che potessero verificarsi, proponendo, ove sia il caso, l'applicazione delle multe previste dal contretto;

d) nell'indicare le modificazioni, che si credesse utile d'introdurre nel servizio.

I commissari del Governo avranno diritto di fare a bordo dei piroscafi le visite che giudicheranno opportune, facendosi accompagnare a tale scopo dalle persone, di cui stimeranno conveniente richiedere l'assistenza, e potranno in qualunque occasione farsi esibire il giornale di bordo e gli altri documenti necessari al disimpegno del loro mandato.

Ai funzionari del Ministero della marina, incaricati delle attribuzioni di commissari del Governo, è inoltre affidata la sorveglianza sul personale di bordo e sulla navigazione dei piroscafi.

Indipendentemente da ciò e pei porti che saranno indicati, gli ufiziali di porto trasmetteranno giornalmente al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto indicante le ore di arrivo e di partenza dei piroscafi sovvenzionati.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà incaricare funzionari speciali ad eseguire quelle missioni temporanee e straordinarie che giudicherà opportune, nonchè per ispezionare a bordo il trattamento delle merci e dei viaggiatori e per esaminare il registro dei reclami.

Art. 10.

Allo scopo di controllare la regolarità dei viaggi i comandanti dei piroscafi sono obbligati a consegnare ad ogni arrivo a Messina ed a Milazzo un estratto del giornale di bordo indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Piroscafi.

Art. 11.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere nazionali e di assoluta proprietà dei concessionari.

I detti piroscafi dovranno inalberare in servizio, oltre la bandiera nazionale, quella postale, secondo le norme che saranno prescritte dal Ministero della marina, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai battelli postali.

Art. 12.

Il numero dei piroscafi dovrà essere corrispondente alla regolare ed esatta esecuzione del servizio contemplato all'art. 1 e non mai inferiore a quattro, di cui uno della stazzatura minima di 170 tonnellate di registro (che sarà ora il *Toscana*) da applicarsi al servizio indicato alle lettere *b*, *c* dell'art. 1; due, uno dei quali sarà ora il *Milazzo*, e l'altro da acquistarsi entro il 1894, della stazzatura di 90 tonnellate come sopra, pel servizio della lettera *a*; ed uno di 45 tonnellate come sopra. Tanto il piroscafo da acquistarsi, quanto quest'ultimo costituiranno la riserva da applicarsi in sostituzione provvisoria ai piroscafi prescritti, ed in caso di bisogno per forza maggiore legalmente comprovata, il primo alle linee *b*, *c* e l'altro alla linea *a*.

Il detto tonnellaggio sarà determinato secondo le norme del Reale decreto dell'11 marzo 1873, modificato da quello del 30 luglio 1882 num. 943.

Qualora alcuno o tutti questi piroscafi fossero durante la concessione del servizio dichiarati inservibili, i concessionari dovranno surrogarli con altri di una stazzatura non inferiore a quella precitata.

Valendosi il Governo della facoltà di cui all'ultimo comma dell'art. 1, i concessionari dovranno aumentare il numero dei piroscafi in proporzione degli aumentati viaggi.

Ove le esigenze del commercio lo richiedessero, i concessionari si obbligano di mettere in servizio un altro piroscafo di una portata non inferiore a 300 tonnellate lorde. Questo bisogno però dovrà essere comprovato e riconosciuto dal Governo d'accordo coi concessionari.

Art. 13.

La forza dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'art. 6.

Art. 14.

I piroscafi saranno di solida costruzione, muniti di buone macchine, e tali da soddisfare alle esigenze della navigazione delle linee di cui all'art. 1, ed a tutte le prescrizioni delle vigenti leggi marittime, nonchè da poter corrispondere pienamente e costantemente all'oggetto cui sono destinati, tanto pel servizio dei viaggiatori quanto pel trasporto delle merci.

Qualora i concessionari dovessero provvedersi di altri piroscafi in sostituzione di quelli designati all'art. 12, i medesimi non potranno essere inferiori per velocità e per tonnellaggio a quelli richiesti dall'articolo stesso.

Art. 15.

Il nuovo materiale nautico, che i concessionari dovessero acquistare, sarà costruito nei cantieri italiani.

Art. 16.

Il materiale nautico contemplato dagli articoli 6 e 12 dovrà esser pronto alla navigazione il giorno in cui andrà in vigore la presente Convenzione.

Art. 17.

I concessionari non potranno intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da essi assunte se non avranno provato di essere forniti del numero prescritto di piroscafi soddisfacenti alle condizioni del presente quaderno di oneri.

Il Governo potrà per ragioni di pubblico interesse autorizzare temporaneamente in casi eccezionali i concessionari a servirsi di piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite facendo una riduzione sulla sovvenzione normale non superiore al 20 per cento.

La riduzione sarà determinata caso per caso, tenute presenti le condizioni dei singoli piroscafi, dal Consiglio superiore della marina, coll'intervento di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi e di uno di quello del commercio.

Art. 18.

Le trasformazioni del materiale e le riparazioni di ogni natura del materiale stesso dovranno essere affidate esclusivamente, durante il tempo della concessione, alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani.

La sorveglianza delle riparazioni al materiale potrà essere dal Ministero delle poste e dei telegrafi affidata al Ministero della marina.

Art. 19.

Nel caso che un piroscafo per una disgrazia qualunque si perdesse,

i concessionari dovranno provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo, capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfacente pienamente alle condizioni stabilite nel quaderno d'oneri, ed avranno l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente alle esigenze del contratto nel termine di 18 mesi.

Il piroscafo da adibirsi al servizio dovrà però essere accettato dalla Commissione, di cui all'art. 20.

Anche a questo caso sarà applicabile la disposizione di cui all'art. 17.

Art. 20.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, non che di quello che potesse essere in seguito costruito, il Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà apposita Commissione della R. Marina, la quale, nelle visite al materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, emanato dal Ministero delle poste e dei telegrafi di concerto con quello della marina, ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

Art. 21.

La Commissione di cui all'articolo precedente visita lo scafo internamente ed esternamente, esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco nel bacino di Messina. Ispeziona ugualmente la macchina, le caldaie; verifica gli attrezzi e corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 22.

L'ispezione della Commissione di cui sopra è obbligatoria anche per quei piroscafi che siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza. In questo caso i concessionari, nell'istanza che presenteranno per la visita, indicheranno la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 23.

Ogni cinque anni dalla data dell'incominciamento del servizio, il Ministero delle poste e dei telegrafi, potrà far procedere per mezzo di quello della marina alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari, perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, non che di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 24.

Oltre il disposto dell'articolo precedente, il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà in ogni tempo far eseguire visite straordinarie allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggeri.

Risultando dalle visite che alcuno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, i concessionari dovranno, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che l'Impresa possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 25.

I concessionari dovranno facilitare con ogni mezzo alle Commissioni le visite di verificazione tanto alla macchina quanto allo scafo, scoprendo o smontando all'occorrenza quelle parti o quei pezzi che facesse di mestieri per accertare il loro vero stato.

Art. 26.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione in servizio dei piroscafi, il Ministero delle poste e dei telegrafi inviterà i concessionari a fare quelle osservazioni che stimassero opportune intorno alle deliberazioni della Commissione. Le osservazioni dei concessionari saranno dal Ministero delle poste e dei telegrafi comunicate a quello della marina che, esaminatele e sentito il parere del Comitato per i disegni delle navi, determinerà sulle osservazioni rilevate dalla Commissione di visita, informandone il Ministero delle poste e dei telegrafi per le opportune comunicazioni ai concessionari.

Art. 27.

Le spese per indennità di missione alla Commissione ed altre occorrenti per la esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 28.

Due originali dei verbali di visita e di tutti gli atti della Commissione di visita saranno trasmessi dal Ministero della marina a quello delle poste e dei telegrafi.

Uno dei verbali stessi sarà comunicato ai concessionari.

Art. 29.

Ove dai commissari del Governo si ritenesse che qualche persona dell'equipaggio dei piroscafi sovvenzionati non fosse adatta sotto tutti i riguardi, all'ufficio ad essa attribuito, sarà fatta dall'autorità competente motivata proposta di sbarco al Ministero delle poste e dei telegrafi, unendo alla proposta stessa le osservazioni dei concessionari.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi sentirà quello della marina, le cui decisioni saranno inoppugnabili.

Art. 30.

Al servizio dei piroscafi saranno addetti ufficiali competenti, legalmente riconosciuti e provveduti di certificati ottenuti secondo le leggi in vigore.

Art. 31.

Ogni piroscafo avrà un equipaggio, di cui il *minimum* sarà determinato, sentiti i concessionari, dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina.

Art. 32.

I piroscafi adibiti al servizio bisettimanale dovranno avere un locale chiuso e coperto, arieggiato, per collocarvi i prigionieri militari e i detenuti civili.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna dei dispacci.

Art. 33.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto di tutti i pieghi di corrispondenza postale, senza limitazione di peso, siano dessi originari od a destinazione dei Regi Stati, sieno originari od a destinazione di Stati esteri, compresi i gruppi di numerario concernenti il servizio postale, i pacchi postali, sia ordinari, che con dichiarazione di valore o con assegno, tanto interni che esteri nonchè gli stampati, carte, provviste od altro piccolo materiale relativo ai servizi governativi (cassette postali, bolgette, bolli, punzoni, martelli, piccoli modelli, piccole macchine, corpi di reato, campioni e simili), e come tale iscritto sui fogli di via.

La gratuità del trasporto dei dispacci e degli altri oggetti suaccennati è obbligatoria anche per tutte le linee che i concessionari esercitassero spontaneamente senza retribuzione dello Stato, oltre i servizi compresi nel presente quaderno d'oneri.

I concessionari saranno responsabili dei danni risultanti al Governo per perdite, manomissioni o guasti dei dispacci o degli oggetti ad essi affidati, salvo il caso di forza maggiore.

Sotto la denominazione di *dispacci* s'intendono, per gli effetti del presente quaderno d'oneri, tutte le casse, sacchi o pieghi di lettere ordinarie, raccomandate ed assicurate, cartoline, libri, stampati, campioni, gruppi di numerario, valori postali e governativi, come francobolli, cartoline, cartelle del Debito pubblico e simili, pacchi postali sciolti in paniere od in altri recipienti e tutti gli altri articoli, i quali per le leggi ed i regolamenti in vigore sono trasmissibili o potranno trasmettersi per la posta, senza riguardo al luogo al quale essi possono essere diretti, sia a quello dal quale abbiano avuto origine, come altresì tutte le casse, paniere od altri recipienti vuoti, nonchè le provviste di oggetti in uso o da usarsi pel servizio postale e governativo, le quali cose tutte potranno spedirsi da e per qualunque ufizio postale interno o di qualsiasi nazione come *dispacci*, di cui è parola nel presente quaderno d'oneri.

Art. 34.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato, per collocarvi i dispacci postali; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano del piroscafo, sotto la sua responsabilità.

Art. 35.

Ove per avaria un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicata nell'itinerario di cui all'art. 1°, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci all'ufizio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscafo, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 36.

I concessionari dovranno far ritirare i dispacci dagli ufizi postali al porto o dagli ufizi sanitari, dalle capitanerie, dagli ufizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi ufizi, dagli agenti incaricati di trasportare i dispacci medesimi allo scalo d'imbarco.

Essi dovranno egualmente operare la consegna dei dispacci in arrivo negli ufizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento dei dispacci potranno, per ordine del Ministero delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie.

Il trasporto dei dispacci da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Art. 37.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco dei dispacci dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo i dispacci.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute negli articoli 6 e 58 del presente quaderno d'oneri, rimane stabilito che l'ora di partenza dei piroscafi sarà determinata dal momento in cui l'ultimo dispaccio postale sarà consegnato a bordo, mentre l'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli ufizi od agli agenti, indicati al precedente articolo, dal primo dispaccio postale da sbarcarsi.

Art. 38.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli ufizi di posta, o ch saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente ai dispacci, agli ufizi od agenti postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o dei loro agenti sarà punita a norma di detta legge.

A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi, i comandanti dei piroscafi dovranno aprire le cassette mobili suaccennate per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero stesso.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio di francobolli, biglietti e cartoline postali.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà infine esigere che siano tenute esposte nelle agenzie dei concessionari cassette mobili d'impostazione con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi stampati per cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate, e con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste e dei telegrafi, in caso di sospetto di frode, avrà facoltà di richiedere, per mezzo degli agenti postali, l'apertura delle corrispondenze, per verificare se il contenuto si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 39.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto la osservanza delle tariffe approvate dal Governo.

I concessionari ed i loro agenti non potranno fare per conto proprio ed in società con altre persone operazioni commerciali di trasporto su tutte le linee indicate all'art. 1°.

Il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci sarà interamente devoluto ai concessionari.

Nello scopo di facilitare i predetti trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo

Le agenzie stabilite in città, ove esistono porti, saranno obbligate di accettare le merci non eccedenti il peso di 40 chilogrammi, per rimetterle ai piroscafi in partenza.

Le agenzie dei porti in arrivo dovranno alla lor volta curare il ritiro dai piroscafi delle merci non eccedenti il peso suddetto, per effettuarne la consegna ai rispettivi destinatari.

Art. 40.

Il Governo assegnerà ai piroscafi in ciascun porto od approdo un posto determinato alla riva, per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti lo sbarco e l'imbarco dei dispacci, dei viaggiatori e delle merci.

Ove non fosse possibile assegnare il posto anzidetto, verrà all'uopo collocata un'apposita boa d'ancoraggio.

Art. 41.

I concessionari sono obbligati a stabilire servizi cumulativi colle altre linee di navigazione italiane, affinchè i viaggiatori possono proseguire il loro viaggio senza munirsi di nuovi biglietti, ed i bagagli e le merci possano essere trasportati da un punto all'altro senza bisogno di persone intermediarie nei porti di transito.

I concessionari infine dovranno con le norme preindicate attuare servizi cumulativi con le ferrovie per i viaggiatori, i bagagli e le merci.

Il detto servizio cumulativo dovrà estendersi eziandio al trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci fra i piroscafi e le stazioni ferroviarie, e dovrà stabilirsi con criteri da determinarsi dal Governo, che li discuterà coi concessionari.

I concessionari dovranno convenire colle Amministrazioni delle ferrovie e delle altre Società di navigazione i patti e le condizioni del servizio cumulativo per il maggior numero possibile di scali.

Salve le nuove disposizioni che, coll'approvazione del Governo, saranno stabilite d'accordo fra i concessionari e le Amministrazioni suddette, si osserveranno intanto pel detto servizio cumulativo le norme attualmente in vigore.

Allorchè l'accordo colle Amministrazioni precitate non siasi effettuato nel termine di mesi sei dalla richiesta fattane dal Governo, le condizioni ed i compensi del detto servizio cumulativo verranno stabiliti col mezzo di arbitri, che decideranno come amichevoli compositori.

I concessionari dovranno adottare tariffe speciali, da approvarsi dal Governo, pel trasporto dei piccoli colli di merci, tanto coi propri piroscafi che in servizio cumulativo, del peso fino a 5 chilogrammi, da 5 a 10, da 10 a 20, da 20 a 30, da 30 a 40, da 40 a 50 e da 50 a 100 chilogrammi.

Art. 42.

Sulle basi delle tariffe comuni il Governo potrà ordinare ai concessionari d'introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi già esistenti od istituirne dei nuovi, tanto colle Amministrazioni ferroviarie quanto con altre società di navigazione.

Art. 43.

I concessionari potranno proporre l'esperimento di quelle modificazioni di tariffa e condizioni di trasporto che riterranno più convenienti ad aumentare il traffico. Tali modificazioni dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Art. 44.

Il *maximum* dei prezzi di passaggio dei viaggiatori, non compreso il vitto, per le linee contemplate dall'art. 1°, sarà proporzionale alle leghe di percorrenza con scala progressiva, come appare dal seguente quadro, purchè i prezzi stessi non risultino superiori alle tariffe approvate con decreto 29 gennaio 1887, nel qual caso saranno applicate queste ultime:

Massimi dei prezzi di passaggio dei viaggiatori.

PERCORRENZA IN LEGHE	1ª CLASSE — Per ogni lega	2ª CLASSE — Per ogni lega	3ª CLASSE — Per ogni lega
Da 1 a 10	0. 79	0. 53	0. 27
Oltre 10 » 20	0. 76	0. 51	0. 26
» 20 » 30	0. 74	0. 49	0. 25
» 30 » 40	0. 71	0. 48	0. 24
» 40 » 50	0. 69	0. 46	0. 23
» 50 » 60	0. 66	0. 44	0. 22
» 60 » 70	0. 64	0. 42	0. 21
» 70 » 80	0. 61	0. 41	0. 20
» 80 » 90	0. 59	0. 39	0. 19
» 90 » 100 ed oltre .	0. 56	0. 37	0. 18

L'esame delle tariffe sarà affidato ad apposita Commissione, composta di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, di uno del Ministero del commercio e di uno dei concessionari.

I fanciulli dai tre ai dieci anni pagheranno la metà dei prezzi suindicati; quelli di età inferiore ai tre anni avranno diritto al trasporto gratuito, sempre quando occupino la stessa cabina di chi li accompagna, a cui carico andrà il vitto.

Ogni viaggiatore avrà diritto al trasporto gratuito del proprio bagaglio (effetti d'uso) nella proporzione seguente:

1ª classe . . . Kg. 60
2ª id. . . . . » 40
3ª id. . . . . » 20

Art. 45.

I concessionari saranno tenuti a dar passaggio sui loro piroscafi sulle linee di cui all'art. 1°, alla metà del prezzo stabilito pei viaggiatori, escluso il vitto, ai membri del Parlamento ed alle loro famiglie, agli impiegati della Casa Reale, a quelli civili ed alle rispettive famiglie (moglie, figli, padre, madre, quando convivano coll'impiegato e siano a suo carico), agli allievi degli istituti nautici ed ai componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo, ai membri ed agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni ecc.

La riduzione del 50 per cento pei viaggi degli impiegati civili e delle rispettive famiglie sarà estesa alle loro persone di servizio ed alle nutrici con bambini lattanti, purchè viaggino cogli stessi impiegati e le loro famiglie.

Agli impiegati posti in disponibilità, in aspettativa, a riposo, ed alle loro famiglie, è pure concesso di recarsi colla riduzione del 50 per cento al domicilio eletto, purchè il viaggio si compia nel termine di tre mesi dalla data del relativo decreto.

Agli elettori politici la riduzione dovrà essere del 75 per cento.

Art. 46.

I concessionari saranno in obbligo di dare passaggio ai militari di ogni grado, che viaggiano a spese dello Stato, ai prezzi che saranno fissati da apposite convenzioni coi Ministeri della guerra e della marina.

Il Governo si obbliga dal canto suo di non affidare ad altra impresa i trasporti suddetti, salvo il caso di circostanze straordinarie, di cui sarà giudice il Consiglio dei Ministri, riservandosi però la facoltà di valersi, ove lo creda, dei bastimenti della Regia marina o di altri presi a nolo.

In mancanza di speciali convenzioni, i militari che viaggiano a spese dello Stato, pagheranno la metà del prezzo stabilito per gli altri passeggeri.

Art. 47.

I concessionari saranno obbligati a trasportare in terza classe, ed a metà del prezzo della tariffa, i condannati civili e militari, anche pel viaggio di ritorno, scontata la pena, nonchè gli imputati od accusati che si traducono per conto dello Stato.

Il trasporto dei condannati sarà eseguito in modo che essi siano sempre efficacemente segregati dagli altri passeggeri, osservando quelle cautele che saranno dalle autorità determinate.

I concessionari potranno richiedere la scorta conveniente per assicurare il tranquillo trasporto dei detenuti.

Sarà in facoltà dei concessionari di rifiutare per giustificate circostanze speciali l'imbarco degli alienati, rinviandolo al viaggio successivo.

Art. 48.

Gli ispettori delle poste e dei telegrafi e gli altri impiegati, che ne faranno le veci, avranno diritto, quando trovansi in missione, sulla semplice presentazione delle credenziali, ad un posto gratuito di 1ª classe.

Art. 49.

I concessionari eviteranno dal punto di vista della salute pubblica di ricevere a bordo viaggiatori affetti da malattie contagiose o merci di provenienza infetta.

Art. 50.

Pel trasporto delle merci dovranno osservarsi le condizioni d'imbarco, che saranno stabilite dalla Commissione di cui all'art. 44.

Le merci si divideranno in 4 categorie, ciascuna delle quali comprenderà quelle indicate nell'elenco che sarà compilato dalla Commissione stessa

Il *maximum* dei prezzi di trasporto delle merci per le linee contemplate dall'art. 1 sarà proporzionale alle leghe di percorrenza, con scala progressiva, come risulta dal seguente quadro, purchè i prezzi stessi non siano superiori alle tariffe approvate con decreto del 29 gennaio 1887, nel qual caso saranno applicate queste ultime:

Massimi delle tariffe pel trasporto delle merci.

PERCORRENZA IN LEGHE	Per ogni 100 chilogr. di merci o frazione				Valori per ogni 1000 lire o frazione	Per ogni capo di bestiame	
	1ª categoria	2ª categoria	3ª categoria	4ª categoria		grosso	piccolo
Fino a 20 inclusive	2.55	1.91	1.48	1.27	1.06	12.75	2.55
Superiore a 20 fino a 40 inclusive	3.61	2.76	2.12	1.48	1.27	17.00	3·40
Id. 40 » 60 » .	4.89	3,61	2.76	1.70	1.48	21.25	4.25
Id. 60 » 80 » .	5.52	4.46	3.40	1.91	1.70	25.50	5.10
Id. 80 » 100 » .	7.22	5.31	4.04	2.34	1.91	29.75	5.95
Id. 100 ed oltre . . .	8.50	6.16	4.67	2.55	2.12	34. »	6.80

L'esame delle anzidette tariffe sarà affidato alla Commissione di cui all'articolo 44, la quale determinerà inoltre le modificazioni da introdursi nella classificazione delle merci e potrà anche stabilire tariffe speciali secondo i luoghi di produzione.

Art. 51.

Il trasporto dei generi di privativa, non che di derrate ed oggetti

comunque destinati al servizio governativo, sarà fatto in forza di contratti speciali, che potranno essere stipulati fra i concessionari e le diverse Amministrazioni dello Stato, o quelle altre che in determinati servizi le sostituiscano, ed in mancanza di questi speciali contratti sarà fatta una riduzione del 50 per cento sui prezzi delle tariffe.

Il trasporto dei generi di sussistenza e dei bagagli al seguito della truppa, sarà regolato e retribuito a norma delle convenzioni speciali, che saranno stipulate fra i concessionari ed i Ministeri della guerra e della marina.

In mancanza di tali accordi, detti trasporti saranno fatti colla riduzione del 50 per cento sui prezzi delle tariffe ordinarie.

Art. 52.

Affinchè le persone e gli oggetti indicati agli articoli 45, 46, 47 e 51 possano godere dei vantaggi accordati dagli articoli stessi, occorrerà che ne sia fatta richiesta dai Ministeri o dalle autorità superiori del luogo di partenza. Potranno però essere rilasciati, come si pratica dalle ferrovie e colle norme da esse stabilite, libretti provveduti di opportuni scontrini.

È fatta eccezione pei membri del Parlamento, i quali sono muniti di speciali scontrini.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli saranno accordate anche su quelle linee, non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 53.

Il tempo di permanenza nei porti pel caricamento delle merci sarà dal Ministero delle poste e dei telegrafi determinato, previo parere del Ministero del commercio, coll'avvertenza che dovranno avere la precedenza le considerazioni d'ordine postale.

Le merci dovranno essere disposte in modo da non compromettere il movimento del piroscafo e da non impedire il libero accesso alle parti del bastimento riservate ai passeggeri.

Art. 54.

I concessionari saranno obbligati a parità di condizioni a non accordare preferenze e a non stipulare contratti che abbiano per iscopo di diminuire le tariffe a favore di uno o più speditori.

Art. 55.

Prima dell'attuazione del servizio saranno presentate al Ministero delle poste e dei telegrafi per l'approvazione con decreto da emanarsi d'accordo col Ministero del commercio, le tariffe pei viaggiatori e per le merci.

Sarà in facoltà dei concessionari di fare riduzioni sulle tariffe approvate pel trasporto dei viaggiatori e delle merci. Ammessa però la riduzione in modo permanente, e cioè per oltre sei mesi, i concessionari per ripristinare le primitive tariffe dovranno riportare l'autorizzazione del Governo.

Ove, per circostanze imprevedute, si rendesse necessaria la elevazione dei prezzi, oltre i massimi indicati nel presente quaderno di oneri, i concessionari dovranno formulare proposta motivata, da sottoporsi all'approvazione dei Ministeri delle poste e dei telegrafi e dell'agricoltura e commercio.

Uguale approvazione sarà necessaria pel passaggio dall'una all'altra categoria delle merci o per assimilazione di merci non comprese nell'elenco approvato.

Le tariffe approvate saranno comunicate alle Camere di commercio interessate e tenute affisse nelle agenzie dei concessionari.

Art. 56.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il Governo potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 57.

Tutte le divergenze che sorgessero fra i concessionari ed i caricatori circa l'applicazione delle tariffe saranno deferite ad un Consiglio composto di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, di uno del Ministero del commercio e di altro dei concessionari.

Tutti i reclami quindi che giungessero al Ministero del commercio circa l'applicazione delle tariffe saranno comunicati a quello delle poste e dei telegrafi per essere sottoposti al giudizio arbitrale, quando l'evidenza dei fatti non consigliasse a dare una risposta direttamente agli interessati, nel qual caso questa sarà fatta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito quello del commercio.

Penalità.

Art. 58.

Nel caso di ritardo nelle partenze dai punti estremi, non derivante da forza maggiore giustificata, i concessionari incorreranno in una multa di lire 20 per ciascuna delle prime sei ore di ritardo e di lire 30 per ogni ora consecutiva sulle linee del citato articolo 1.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario o non prevista dall'art. 1, i concessionari incorreranno in una multa di lire 1000.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 19, sarà punito con la multa di lire 50 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscafo senza causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il Ministero della marina, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di lire 500

Senza pregiudizio delle multe previste dal primo comma del presente articolo, sarà applicata una penalità di lire 10 per ogni ora di ritardo verificatosi nei singoli viaggi, salvo il caso di forza maggiore, debitamente giustificato.

Per la irregolare applicazione delle tariffe i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione, siccome è detto all'art 8.

Art. 59.

Qualora la partenza di un piroscafo fosse differita di sei ore, senza causa di forza maggiore, il commissario del Governo od i direttori delle poste potranno prendere, di concerto con le autorità locali, tutte le disposizioni necessarie per assicurare il servizio dei dispacci, noleggiando tosto all'uopo altro piroscafo, e le spese che ne risulteranno saranno poste a carico dei concessionari. Non valendosi di questa facoltà e venendo omesso il viaggio, i concessionari incorreranno in una multa di lire 500, oltre la perdita della sovvenzione.

Nel caso di interruzione di servizio, il Governo potrà con semplice lettera o nota stragiudiziale eccitare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere per questo solo motivo pronunciata dal tribunale competente.

Verificandosi sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa, che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo potrà fare continuare il servizio a spese e rischio dei concessionari, impiegando i piroscafi ad essi appartenenti o che da essi fossero stati adibiti al servizio.

Casi di guerra.

Art. 60.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra Potenza in un punto qualunque del mare percorso dalle linee sovvenzionate, il Governo avrà facoltà di sospendere il servizio

Art. 61.

Nel caso che s'imponga ai concessionari la continuazione del servizio, il Governo assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni cosa relativa al servizio stesso per qualunque danno derivante da cause di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Art. 62.

Quando il Governo diffidi i concessionari di sospendere il servizio, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo, senz'altra indennità che la sovvenzione normale corrispondente alla linea esercitata.

Se il servizio venisse sospeso, cesserà per tutto il tempo dell'interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale che a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità, che sarà determinata da un Collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della marina, due dai concessionari ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte di appello di Roma.

Ove però in tale eventualità il Governo prendesse possesso di uno o più piroscafi, corrisponderà ai concessionari per ognuno di essi una retribuzione a titolo di nolo cessando l'indennità suaccennata. La misura di questa retribuzione sarà convenuta di comune accordo o per mezzo del Collegio di periti, di cui è cenno nel paragrafo precedente.

Contumacie.

Art. 63.

Se, a cagione di provvedimenti sanitari presi dal Governo, o a cagione di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo, debba sopprimersi l'esercizio del servizio, verrà in rispondenza soppressa la sovvenzione fino alla riattivazione dell'esercizio.

Per le linee soppresse sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale che a titolo di deprezzamento dei piroscafi addetti alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità, che sarà determinata dalla Commissione di cui all'art. 62.

Art. 64.

Se a cagione di provvedimenti sanitari, presi dal Governo, o a cagione di ostacoli frapposti dalle popolazioni dei porti di approdo, debbano arrecarsi modificazioni al percorso, sostituzione di approdi, mutazione negli orari ecc., i concessionari avranno sempre diritto alla sovvenzione normale, anche se il percorso diventi minore, e, quando il percorso diventi maggiore, avranno diritto ad un accrescimento di sovvenzione in rispondenza al maggiore percorso.

Riducendosi le corse nella misura non eccedente la metà per ogni linea, sarà corrisposta ai concessionari per le corse soppresse un'indennità corrispondente alla metà della sovvenzione normale.

Art. 65.

Se il pubblico interesse, in rapporto alla corrispondenza postale o al trasporto dei passeggeri e delle merci non consenta la riduzione di cui all'articolo precedente, sarà in facoltà del Governo di far eseguire tutte le corse, od una parte di esse, retribuendo quelle in eccedenza della metà con una sovvenzione del 50 per cento in più del prezzo normale, dovendo i piroscafi aggiunti avere possibilmente i requisiti necessari per corrispondere alle esigenze del servizio.

Art. 66.

Il giudizio sulla necessità della soppressione, riduzione, modificazione e continuazione dei viaggi, mutazione di orari, ecc., spetta al Governo.

Il Governo esercita questo diritto mercè apposita Commissione, composta di quattro ufficiali amministrativi, l'uno delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, l'altro dal Ministero della marina, il terzo dal Ministero di agricoltura e commercio, il quarto dal Ministero dell'interno.

Presso questa Commissione, i concessionari potranno nominare un rappresentante, che avrà diritto di prender parte con voto consultivo alle deliberazioni.

Art. 67.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di reclami in linea giudiziaria.

Nè per le deliberazioni della Commissione, nè per le conseguenze della loro esecuzione, può dal Governo incorrersi in veruna civile responsabilità.

Art. 68.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie, un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 69.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo non dànno luogo a indennità veruna.

Durata della concessione del servizio.

Art. 70.

Il servizio avrà principio entro il 1893 (1) e durerà fino al 30 giugno 1908.

Art. 71.

La concessione s'intenderà continuativa di anno in anno oltre il 30 giugno 1908, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 72.

La sovvenzione determinata dalla Convenzione verrà corrisposta a rate mensili posticipate, in base alle leghe effettivamente percorse.

È fatta eccezione pel caso di naufragio di qualche piroscafo in viaggio, nella quale eventualità sarà considerato siccome compiuto il viaggio incominciato.

Disposizioni diverse

Art. 73.

I concessionari dovranno nominare un rappresentante a Messina, ove pure avranno il loro domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto.

Art. 74.

I concessionari dovranno presentare annualmente le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci con indicazione dei prodotti, non che una relazione tecnica ed economica dell'esercizio annuale dell'impresa.

Il Governo avrà facoltà di richiedere ai concessionari l'esibizione di quei documenti che reputerà necessari a controllare la esattezza dei dati statistici forniti.

Art. 75.

I concessionari, nell'esecuzione dei servizi che sono loro affidati dovranno uniformarsi pienamente al Regolamento che sarà emanato dal Ministero della marina, d'accordo col Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 76.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nel presente quaderno d'oneri, se non in virtù di una legge.

Contravvenendosi a questo patto, il Governo è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 77.

Oltre la risoluzione del contratto nel caso contemplato dall'articolo precedente, i concessionari saranno non solo tenuti all'indennizzo di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato, ma il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere al sequestro di tutto il materiale e continuare il servizio a tutto rischio ed a spese dei concessionari.

Art. 78.

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa che, sulla proposta dei concessionari, sarà approvata dal Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina.

Art. 79.

I concessionari del servizio, i loro agenti e le persone dell'equipaggio dovranno essere italiani, come pure dovranno essere di nazionalità italiana i direttori ed almeno due terzi dei componenti il Consiglio d'amministrazione.

Tutte le difficoltà a cui potesse dar luogo l'esecuzione o la inter-

(1) Il giorno dell'attuazione sarà fissato per decreto Reale.

pretazione di alcune delle clausole del contratto saranno definite dai tribunali ordinari, salvo quelle di competenza della marina, per le quali sarà arbitro fra le parti il Consiglio superiore di marina, e quelle altre deferite nei precedenti articoli al Ministero delle poste e dei telegrafi, a quello del commercio, al Collegio dei periti od al Consiglio di arbitri.

Il Consiglio degli arbitri sarà composto di una persona scelta dal Ministero delle poste e dei telegrafi e di un'altra nominata dai concessionari, le quali insieme ne designeranno una terza, a cui sarà devoluta la presidenza.

Se i due arbitri scelti dalle parti non si accorderanno sulla designazione del terzo, questi sarà scelto dal presidente del tribunale civile della Capitale.

Le decisioni degli arbitri sono inappellabili.

Visto:
Il Ministro delle Poste e dei Telegrafi
FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, per copia conforme:
Per il capo divisione
P. LONARDI.

CONVENZIONE

per la concessione alla Società « Napoletana di Navigazione a vapore » del servizio postale marittimo per le Isole dai Golfi di Napoli e di Gaeta

Il Ministro delle poste e dei telegrafi, quelli di agricoltura, industria e commercio, delle finanze e del tesoro, a nome dello Stato;

Il cav. Arcangelo Manzi, a nome della Società Napoletana di navigazione a vapore, in virtù di regolare mandato, contenuto nella deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 10 dicembre 1890;

Hanno concertato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Società si obbliga di eseguire i servizi di navigazione a vapore fra Napoli e le isole dei golfi di Napoli e di Gaeta, ai termini ed alle condizioni contemplate nel quaderno d'oneri annesso alla presente, di cui fa parte integrante.

Art. 2.

Per l'esecuzione dei servizi contemplati nel precedente articolo, il Governo pagherà alla Società la sovvenzione di lire sessantamila all'anno.

Art. 3.

La presente Convenzione avrà effetto entro il 1893 (1) e durerà fino al 30 giugno 1908, intendendosi continuativa di anno in anno, oltre il detto termine, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima

Art. 4.

Tutte le spese relative alla stipulazione della presente Convenzione saranno a carico della Società.

La tassa di registro della Convenzione stessa potrà però essere pagata in quindici anni, in tante rate uguali da ritenersi sulle sovvenzioni.

Art. 5.

La presente non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Visto:
Il Ministro delle Poste e dei Telegrafi
FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, per copia conforme:
Per il capo divisione
P. LONARDI.

(1) Il giorno dell'attuazione sarà fissato per decreto Reale.

QUADERNO D'ONERI

pel serzizio di navigazione a vapore fra Napoli e le Isole dei Golfi di Napoli e di Gaeta

Definizione ed esecuzione del servizio.

Art. 1.

Il servizio da eseguirsi comprende:

a) un viaggio giornaliero fra Napoli e Casamicciola, toccando Procida e Ischia;

b) due viaggi alla settimana fra Napoli e Ponza, toccando Procida, Ischia, Forio, Santo Stefano e Ventotene;

c) un viaggio giornaliero fra Napoli e Capri, toccando Vico, Eque Meta, Cassano, Sorrento, Massa.

Il Governo avrà facoltà di aumentare i viaggi suaccennati, corrispondendo ai concessionari un aumento proporzionale per lega, secondo la sovvenzione stabilita dalla Convenzione.

I concessionari si obbligano però di mantenere una seconda comunicazione giornaliera, senza sovvenzione, con Capri, col piroscafo addetto alle gite di piacere in partenza da Napoli, ed in mancanza di questo, con barca a remi da Sorrento a Capri.

Le distanze nautiche saranno determinate dal Ministero della marina.

Art 2.

Le distanze nautiche fra gli scali di cui all'art. 1 rimangono determinate nel modo seguente:

Napoli-Procida	Leghe	4
Procida-Ischia	»	1 $^1/_3$
Ischia-Casamicciola	»	0 $^2/_3$
Ischia-Forio	»	2
Forio-Santo Stefano	»	6
Santo Stefano-Ventotene	»	0 $^1/_3$
Ventotene-Ponza	»	7 $^1/_3$
Capri-Massa	»	1 $^2/_3$
Massa-Sorrento	»	1
Sorrento-Cassano	»	0 $^1/_2$
Cassano-Meta	»	0 $^1/_6$
Meta-Eque	»	0 $^1/_2$
Eque-Vico	»	0 $^1/_6$
Vico-Napoli	»	4 $^1/_3$

Art. 3.

Il Governo avrà facoltà, d'accordo coi concessionari, di togliere degli approdi e di stabilirne dei nuovi senza variare la sovvenzione.

Art. 4.

Durante la concessione il Governo non potrà sussidiare altri servizi di navigazione nei golfi di Napoli e di Gaeta.

Art. 5.

I giorni e le ore delle partenze e degli arrivi verranno determinati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentiti i concessionari, e potranno essere variati mediante preavviso di otto giorni.

Le partenze dai porti indicati all'articolo 1 dovranno seguire in orario.

Le partenze potranno però essere ritardate od anticipate per ordine scritto dal Ministero delle poste e dei telegrafi, dei direttori delle poste o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo.

I ritardi e le anticipazioni di cui sopra dovranno essere notificati ai concessionari col preavviso di tre ore, non potranno eccedere le sei ore, salvo circostanze politiche straordinarie, e non daranno diritto ad alcuna indennità.

I piroscafi adibiti alle linee sovvenzionate, non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge

Art. 6.

I viaggi designati nell'articolo 1° dovranno essere eseguiti con una velocità normale di 9 nodi all'ora.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

Cauzione.

Art. 7.

All'atto della sottoscrizione del contratto i concessionari, a cauzione ed a garanzia degli obblighi assunti, dovranno vincolare a favore del Governo e fino alla concorrenza della somma di lire 50,000, uno o più piroscafi, mediante oppignorazione con regolare atto notarile, costituendo il pegno e nominando il custode di esso, a termini di legge.

Art. 8.

La detta cauzione servirà eziandio a rimborsare il Governo dei danni o delle multe inflitte per inadempimento degli obblighi contrattuali, quando il loro ammontare non fosse coperto o non potesse essere trattenuto sulla sovvenzione mensile.

In tal caso la cauzione dovrà essere immediatamente completata, affinchè si trovi costantemente nel limite stabilito dall'articolo precedente.

Sorveglianza del servizio.

Art. 9.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Esso è rappresentato nei luoghi di approdo:

a) dai direttori, dagli ispettori, dai capi degli uffizi postali per quanto ha tratto al trasporto delle corrispondenze, dei pacchi postali e per quanto concerne la regolarità del servizio;

b) dai funzionari dipendenti dal Ministero della marina, che saranno all'uopo designati da quello delle poste e dei telegrafi, per la sorveglianza del materiale e pel controllo degli orari stabiliti.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi rivolge gli ordini ai concessionari od ai loro agenti, sia direttamente, sia per mezzo dei propri rappresentanti.

L'azione dei commissari del Governo consiste:

a) nel vigilare all'esatto adempimento degli obblighi contrattuali;

b) nel sorvegliare l'applicazione del regolamento per l'esecuzione dei servizi postali marittimi, di cui all'articolo 73;

c) nel segnalare le infrazioni che potessero verificarsi, proponendo, ove sia il caso, l'applicazione delle multe previste dal contratto;

d) nell'indicare le modificazioni che si credesse utile di introdurre nel servizio.

I commissari del Governo avranno diritto di fare a bordo dei piroscafi le visite che giudicheranno opportune, facendosi accompagnare a tale scopo dalle persone di cui stimeranno conveniente richiedere l'assistenza e potranno in qualunque occasione farsi esibire il giornale di bordo e gli altri documenti necessari al disimpegno del loro mandato.

Ai funzionari del Ministero della marina, incaricati delle attribuzioni di commissari del Governo, è inoltre affidata la sorveglianza sul personale di bordo e sulla navigazione dei piroscafi.

Indipendentemente da ciò e per i porti che saranno indicati, gli uffiziali di porto trasmetteranno giornalmente al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto, indicante le ore di arrivo e di partenza dei piroscafi sovvenzionati.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà incaricare funzionari speciali ad eseguire quelle missioni temporanee straordinarie che giudicherà opportune, nonchè per ispezionare a bordo il trattamento delle merci e dei viaggiatori e per esaminare il registro dei reclami.

Art. 10.

Allo scopo di controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati a consegnare ad ogni arrivo a Napoli un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Piroscafi.

Art. 11.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere nazionali e di assoluta proprietà dei concessionari.

I detti piroscafi dovranno inalberare in servizio, oltre la bandiera nazionale, quella postale, secondo le norme che saranno prescritte dal Ministero della marina, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai battelli postali

Art. 12.

Il numero dei piroscafi dovrà essere corrispondente alla regolare ed esatta esecuzione del servizio contemplato all'art. 1, e non mai inferiore a quattro, della stazzatura minima dalle 60 alle 80 tonnellate di registro.

Detto tonnellaggio sarà determinato secondo le norme del regio decreto dell'11 marzo 1873, modificato da quello del 30 luglio 1882, n. 943.

Qualora alcuno o tutti questi piroscafi fossero durante la concessione del servizio dichiarati inservibili, i concessionari dovranno surrogarli con altri di una stazzatura non inferiore a quella precitata

Valendosi il Governo della facoltà di cui al penultimo comma dell'articolo 1, i concessionari dovranno aumentare il numero dei piroscafi in proporzione degli aumentati viaggi.

Art. 13.

La forza dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'articolo 6.

Art 14.

I piroscafi saranno di solida costruzione, muniti di buone macchine, e tali da soddisfare alle esigenze della navigazione sulle linee di cui all'articolo 1°, ed a tutte le prescrizioni delle vigenti leggi marittime, nonchè da poter corrispondere pienamente e costantemente all'oggetto cui sono destinati, tanto pel servizio dei viaggiatori, quanto pel trasporto delle merci.

I concessionari potranno servirsi degli attuali piroscafi, purchè rispondenti alle suaccennate condizioni.

Qualora i concessionari credessero nel corso del contratto di provvedersi di altri piroscafi in aggiunta od in sostituzione a quelli designati all'articolo 12, i medesimi non dovranno essere inferiori per velocità e per tonnellaggio a quelli richiesti dall'articolo stesso. Ove i detti piroscafi fossero nuovi e costruiti secondo la disposizione dell'articolo seguente, sarà aumentata ai concessionari la sovvenzione di lire 5000 all'anno per ogni piroscafo, purchè in totale non eccedano i quattro e non vengano adibiti al servizio prima del gennaio 1894.

Art. 15.

Il nuovo materiale nautico che i concessionari dovessero acquistare sarà costruito nei cantieri italiani.

Art. 16.

Il materiale nautico contemplato dagli articoli 6 e 12 dovrà esser pronto alla navigazione il giorno in cui andrà in vigore la presente Convenzione.

Art. 17.

I concessionari non potranno intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da essi assunte, se non avranno provato di essere forniti del numero prescritto di piroscafi soddisfacenti alle condizioni del presente quaderno d'oneri.

Il Governo potrà, per ragioni di pubblico interesse, autorizzare temporaneamente in casi eccezionali i concessionari a servirsi di piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite, facendo una riduzione sulla sovvenzione normale non superiore al 20 per cento.

La riduzione sarà determinata caso per caso, tenute presenti le condizioni dei singoli piroscafi, dal Consiglio superiore di marina, coll'intervento di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi e di uno di quello del commercio.

Art. 18.

Le trasformazioni del materiale e le riparazioni di ogni natura del materiale stesso, dovranno essere affidate esclusivamente, durante il

tempo della concessione, alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani.

La sorveglianza delle riparazioni al materiale potrà essere dal Ministero delle poste e dei telegrafi affidata al Ministero della marina.

Art. 19.

Nel caso che un piroscafo, per una disgrazia qualunque, si perdesse, i concessionari dovranno provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo, capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfacente pienamente alle condizioni stabilite nel quaderno d'oneri, ed avranno l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente alle esigenze del contratto nel termine di 18 mesi.

Il piroscafo da adibirsi al servizio dovrà però essere accettato dalla Commissione di cui all'art. 20.

Anche a questo caso sarà applicabile la disposizione di cui all'articolo 17.

Art. 20.

I concessionari rassegneranno al Ministero delle poste e dei telegrafi un piano di ciascuno dei propri piroscafi.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, nonchè di quello che potesse essere in seguito costruito, il Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà apposita Commissione della Regia marina, la quale, nelle visite al materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, emanato dal Ministero delle poste e dei telegrafi di concerto con quello della marina, ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

Art. 21.

La Commissione, di cui all'articolo precedente, visita lo scafo internamente ed esternamente, esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco nel bacino di Napoli. Ispeziona ugualmente la macchina, le caldaie: verifica gli attrezzi e corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 22.

L'ispezione della Commissione di cui sopra è obbligatoria anche per quei piroscafi che, quantunque ammessi precedentemente al servizio sovvenzionato, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza. In questo caso i concessionari, nell'istanza che presenteranno per la visita, indicheranno la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 23.

Ogni cinque anni dalla data dell'incominciamento del servizio, il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà far procedere, per mezzo di quello della marina, alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari, perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal Ministero delle poste e dei telegrafi senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 24.

Oltre il disposto dell'articolo precedente, il Ministero delle poste e dei telegrafi, potrà in ogni tempo fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscono tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggeri.

Risultando dalle visite che alcuno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, i concessionari dovranno, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che l'Impresa possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 25.

I concessionari dovranno facilitare con ogni mezzo alle Commissioni le visite di verificazione, tanto alla macchina quanto allo scafo, scoprendo o smontando all'occorrenza quelle parti o quei pezzi, che facesse di mestieri per accertare il loro vero stato.

Art. 26.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione in servizio dei piroscafi, il Ministero delle poste e dei telegrafi inviterà i concessionari a fare quelle osservazioni che stimassero opportune intorno alle deliberazioni della Commissione. Le osservazioni dei concessionari saranno dal Ministero delle poste e dei telegrafi comunicate a quello della marina, che, esaminatele, e sentito il parere del Comitato per i disegni delle navi, determinerà sulle osservazioni rilevate dalla Commissione di visita, informandone il Ministero delle poste e dei telegrafi per le opportune comunicazioni ai concessionari.

Art. 27.

Le spese per indennità di missione alla Commissione ed altre occorrenti per la esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 28.

Due originali dei verbali di visita e di tutti gli atti della Commissione di visita saranno trasmessi dal Ministero della marina a quello delle poste e dei telegrafi.

Uno dei verbali stessi sarà comunicato ai concessionari.

Art. 29.

Ove dai commissari del Governo si ritenesse che qualche persona dell'equipaggio dei piroscafi sovvenzionati non fosse adatta, sotto tutti i riguardi all'ufficio ad essa attribuito, sarà fatta dall'autorità competente motivata proposta di sbarco al Ministero delle poste e dei telegrafi, unendo alla proposta stessa le osservazioni dei concessionari. Il Ministero delle poste e dei telegrafi sentirà quello della marina, le cui decisioni saranno inoppugnabili.

Art. 30.

Al servizio dei piroscafi saranno addetti ufficiali competenti, legalmente riconosciuti e provveduti di certificati ottenuti secondo le leggi in vigore.

Art. 31.

Ogni piroscafo avrà un equipaggio di cui il *minimum* sarà determinato, sentiti i concessionari, dal Ministro delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina.

Art. 32.

I locali dei passeggeri saranno provveduti di tutti gli oggetti necessari al loro uso.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna dei dispacci.

Art. 33.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto di tutti i pieghi di corrispondenza postale, senza limitazione di peso, siano dessi originari od a destinazione dei Regi Stati, sieno originari od a destinazione di Stati esteri, compresi i gruppi di numerario concernenti il servizio postale, i pacchi postali sia ordinari che con dichiarazione di valore o con assegno, tanto interni che esteri, nonchè gli stampati, carte, provviste od altro piccolo materiale relativo ai servizi governativi (cassette postali, bolgette, bolli, punzoni, martelli, piccoli modelli, piccole macchine, corpi di reato, campioni e simili), e come tale iscritto sui fogli di via.

La gratuità del trasporto dei dispacci e degli altri oggetti suaccennati è obbligatoria anche per tutte le linee, che i concessionari esercitassero spontaneamente senza retribuzione dello Stato, oltre i servizi compresi nel presente quaderno d'oneri.

I concessionari saranno responsabili dei danni risultanti al Governo per perdite, manomissioni o guasti dei dispacci e degli oggetti ad essi affidati, salvo il caso di forza maggiore.

Sotto la denominazione di *dispacci* si intendono, per gli effetti del presente quaderno d'oneri, tutte le casse, sacchi o pieghi di lettere ordinarie, raccomandate ed assicurate, cartoline, libri, stampati, campioni, gruppi di numerario, valori postali e governativi, come francobolli, cartoline, cartelle del Debito pubblico, e simili, pacchi postali sciolti in paniere od in altri recipienti e tutti gli altri articoli, i quali per le leggi ed i regolamenti in vigore sono trasmissibili o potranno trasmettersi per la posta, senza riguardo al luogo al quale essi possono essere diretti, sia a quello dal quale abbiano avuto origine, come altresì tutte le casse, paniere od altri recipienti vuoti, nonchè le provviste di oggetti in uso e da usarsi pel servizio postale e go-

vernativo, le quali cose tutte potranno spedirsi, da e per qualunque ufizio postale interno o di qualsiasi nazione, come *dispacci*, di cui è parola nel presente quaderno di oneri.

Art. 34.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato, per collocarvi i dispacci postali; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano del piroscafo, sotto la sua responsabilità.

Art. 35.

Ove, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicata nell'itinerario di cui all'articolo 1, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci all'ufizio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscafo, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 36.

I concessionari dovranno far ritirare i dispacci dagli ufizi postali al porto, o dagli ufizi sanitari, dalle capitanerie, dagli ufizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi ufizi, dagli agenti incaricati di trasportare i dispacci medesimi allo scalo d'imbarco.

Essi dovranno egualmente operare la consegna dei dispacci in arrivo negli ufizi suddetti od agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento dagli dispacci potranno, per ordine del Ministero delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le Agenzie.

Il trasporto dei dispacci da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo di avaria, e senza perdita di tempo.

Art. 37.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco dei dispacci dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo i dispacci.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute negli articoli 57 e 58 del presente quaderno d'oneri, rimane stabilito che l'ora di partenza dei piroscafi sarà determinata dal momento, in cui l'ultimo dispaccio postale sarà consegnato a bordo, mentre l'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli ufizi od agli agenti, indicati al precedente articolo, del primo dispaccio postale da sbarcarsi.

Art. 38.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli ufizi di posta, o che saranno immesse nella cassetta mobile di impostazione delle lettere di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente ai dispacci agli ufizi od agenti postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari, e dei loro agenti, sarà punita a norma di detta legge.

A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi, i comandanti dei piroscafi dovranno aprire le cassette mobili suaccennate per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi alle disposizioni che saranno loro prescritte dal Ministero stesso.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Il Ministero anzidetto potrà infine esigere che siano tenute esposte nelle agenzie dei concessionari cassette mobili di impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati per cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi alla interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate e con esenzione delle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste e dei telegrafi, in caso di sospetto di frode, avrà facoltà di richiedere, per mezzo degli agenti postali, l'apertura delle corrispondenze, per verificare se il contenuto si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 39.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe approvate dal Governo.

I concessionari ed i loro agenti non potranno fare per conto proprio, od in società con altre persone, operazioni commerciali di trasporto su tutte le linee indicate all'articolo 1.

Il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci sarà interamente devoluto ai concessionari.

Art. 40.

Il Governo assegnerà ai piroscafi in ciascun porto od approdo un posto determinato alla riva, per modo che soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti lo sbarco e l'imbarco dei dispacci, dei viaggiatori e delle merci.

Ove non fosse possibile assegnare il posto anzidetto, verrà all'uopo collocata un'apposita boa d'ancoraggio.

Art. 41.

I concessionari sono obbligati a stabilire servizi cumulativi colle altre linee di navigazione italiane, affinchè i viaggiatori possano proseguire il loro viaggio, senza munirsi di nuovi biglietti, ed i bagagli e le merci possano essere trasportate da un punto all'altro senza bisogno di persone intermediarie nei porti di transito.

I concessionari infine dovranno, con le norme preindicate, attuare servizi cumulativi con le ferrovie per i viaggiatori, i bagagli e le merci.

Il detto servizio cumulativo dovrà estendersi eziandio al trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci fra i piroscafi e le stazioni ferroviarie e dovrà stabilirsi con criteri da determinarsi dal Governo, che li discuterà coi concessionari.

I concessionari dovranno convenire colle Amministrazioni delle ferrovie e delle altre Società di navigazione i patti e le condizioni del servizio cumulativo per il maggior numero possibile di scali.

Salve le nuove disposizioni che, coll'approvazione del Governo, saranno stabilite d'accordo fra i concessionari e le Amministrazioni suddette, si osserveranno intanto pel detto servizio cumulativo le norme attualmente in vigore.

Allorchè l'accordo colle Amministrazioni precitate non siasi effettuato nel termine di mesi sei dalla richiesta fattane dal Governo, le condizioni ed i compensi del detto servizio cumulativo verranno stabiliti col mezzo di arbitri, che decideranno come amichevoli compositori.

I concessionari dovranno adottare tariffe speciali da approvarsi dal Governo, pel trasporto dei piccoli colli di merci, tanto coi propri piroscafi che in servizio cumulativo, del peso fino a 5 chilogrammi, da 5 a 10, da 10 a 20, da 20 a 30, da 30 a 40, da 40 a 50 e da 50 a 100 chilogrammi.

Art. 42.

Sulle basi delle tariffe comuni il Governo potrà ordinare ai concessionari di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi già esistenti od istituirne dei nuovi, tanto colle Amministrazioni ferroviarie, quanto con altre Società di navigazione.

Art. 43.

I concessionari potranno proporre l'esperimento di quelle modificazioni di tariffa e condizioni di trasporto, che riterranno più conve-

nienti ad aumentare il traffico. Tali modificazioni dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Art. 44.

Il *maximum* dei prezzi di passaggio dei viaggiatori, non compreso il vitto, per le linee contemplate dall'articolo 1, è il seguente:

1° Per la linea *A* (Napoli-Casamicciola):

	Classe 1ª	*Classe* 2ª	*Classe* 3ª
Napoli-Procida o viceversa . .	L. 4 »	2 »	1 10
Napoli-Ischia o Casamicciola o viceversa	» 5 »	3 »	1 50

2° Per la linea *B* (Napoli-Ponza):

	Classe 1ª	*Classe* 2ª	*Classe* 4ª
Da Napoli a Procida o viceversa.	L. 4 »	2 »	1 10
» Ischia » .	» 5 »	3 »	1 50
» Forio » .	» 6 »	4 »	2 »
» Ventotene » .	» 8 »	5 50	3 »
» Ponza » .	» 10 »	8 »	4 50
Da Procida a Forio » .	» 4 »	2 »	1 »
» Ventotene » .	» 7 »	4 50	2 45
» Ponza » .	» 9 »	7 »	3 95
Da Ischia a Forio » .	» 1 20	0 80	0 40
» Ventotene » .	» 6 50	4 »	2 25
» Ponza » .	» 7 50	6 50	3 75
Da Forio a Ventotene » .	» 5 »	3 50	2 »
» Ponza » .	» 7 »	6 »	3 50
Da Ventotene a Ponza » .	» 5 »	3 50	2 »

3° Per la linea *C* (Napoli-Capri):

	Classe 1ª	*Classe* 2ª	*Classe* 3ª
Da Napoli alla Penisola Sorrentina o viceversa	L. 5 »	3 »	1 50
Da Napoli alla Penisola Sorrentina andata e ritorno	» 8 »	5 »	2 60
Napoli-Capri o viceversa . . .	» 6 »	4 »	2 »
» andata e ritorno .	» 10 »	—	—

I fanciulli dai tre ai dieci anni pagheranno la metà dei prezzi suindicati; quelli di età inferiore ai tre anni avranno diritto al trasporto gratuito.

Ogni viaggiatore avrà diritto al trasporto gratuito del proprio bagaglio (effetti d'uso) nel limite però consentito sui trasporti in ferrovia.

Art. 45.

I concessionari saranno tenuti a dar passaggio sui loro piroscafi, sulle linee di cui all'articolo 1, alla metà del prezzo stabilito pei viaggiatori, escluso il vitto, ai membri del Parlamento ed alle loro famiglie, agli impiegati della Casa Reale, a quelli civili ed alle rispettive famiglie (moglie, figli, padre, madre, fratelli, sorelle, zie e suoceri, quando convivano coll'impiegato e siano a suo carico; nutrici e persone di servizio, non oltre il numero di due, quando viaggiano coll'impiegato), agli allievi degli Istituti nautici ed ai componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo, ai membri ed agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni, ecc.

Agli impiegati posti in disponibilità, in aspettativa, a riposo, ed alle loro famiglie è pure concesso di recarsi colla riduzione del 50 per cento al domicilio eletto, purchè il viaggio si compia nel termine di tre mesi dalla data del relativo decreto.

Agli elettori politici la riduzione dovrà essere del 75 per cento.

Art 46.

I concessionari saranno in obbligo di dare passaggio ai militari di ogni grado che viaggiano a spese dello Stato, ai prezzi che saranno fissati da apposite convenzioni coi Ministeri della guerra e della marina.

Il Governo si obbliga dal canto suo di non affidare ad altre imprese i trasporti suddetti, salvo il caso di circostanze straordinarie, di cui sarà giudice il Consiglio dei Ministri, riservandosi però la facoltà di valersi, ove lo creda, dei bastimenti della Regia marina o di altri presi a nolo.

In mancanza di speciali convenzioni, i militari, che viaggiano a spese dello Stato, pagheranno la metà del prezzo stabilito per gli altri passeggeri.

Art. 47.

I concessionari saranno obbligati a trasportare in terza classe ed a metà del prezzo della tariffa i condannati civili e militari, anche pel viaggio di ritorno, scontata la pena, nonchè gli imputati od accusati che si traducono per conto dello Stato.

Il trasporto dei condannati sarà eseguito in modo che essi siano sempre ed efficacemente segregati dagli altri passeggieri, osservando quelle cautele che saranno dalle autorità determinate.

I concessionari potranno richiedere la scorta conveniente per assicurare il tranquillo trasporto dei detenuti.

Sarà in facoltà dei concessionari di rifiutare, per giustificate circostanze speciali, l'imbarco degli alienati, rinviandolo al viaggio successivo.

Art. 48.

Gli ispettori delle poste e dei telegrafi e gli altri impiegati, che ne faranno le veci, avranno diritto, quando trovansi in missione, sulla semplice presentazione delle credenziali, ad un posto gratuito d 1ª classe.

Art. 49.

I concessionari eviteranno, dal punto di vista della salute pubblica, di ricevere a bordo viaggiatori affetti da malattie contagiose o merci di provenienza infetta.

Art. 50.

Pel trasporto delle merci dovranno osservarsi le condizioni d'imbarco che saranno stabilite da apposita Commissione, composta di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, di uno del Ministero di agricoltura industria e commercio e di uno dei concessionari.

Le merci si dividono in quattro categorie, ciascuna delle quali comprende quelle indicate nell'elenco che sarà compilato dalla Commissione stessa.

Il *maximum* dei prezzi di trasporto delle merci per le linee contemplate dall'art. 1° sarà proporzionale alle leghe di percorrenza con scala progressiva, come risulta dal seguente quadro, purchè i prezzi stessi non siano superiori alla tariffa, approvata con decreto 29 gennaio 1887, nel qual caso saranno applicate queste ultime:

Massimi delle tariffe pel trasporto delle merci.

PERCORRENZA IN LEGHE	Per ogni 100 chilogr. di merci o frazione				Valori per ogni 0010 lire o frazione	Per ogni capo di bestiame	
	1ª categoria	2ª categoria	3ª categoria	4ª categoria		grosso	piccolo
Per un percorso fino a 20 leghe incl.	2.55	1.91	1.48	1.27	1.06	12.75	2.55
Id. superiore a 20 fino a 40	3.61	2.76	2.12	1.48	1.27	17. »	3.40
Id. id. 40 » 60	4.89	3.61	2.76	1.70	1.48	21.25	4.25
Id. id. 60 » 80	5.52	4.46	3.40	1.91	1.70	25.50	5.10
Id. id. 80 » 100	7.22	5.31	4 04	2.34	1.91	29.75	5.95
Id. id. 100 ed oltre	8.50	6.16	4.67	2.55	2.12	34. »	6.80

Art. 51.

Il trasporto di generi di privativa, nonchè le derrate ed oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà fatto in forza di contratti speciali, che potranno essere stipulati fra i concessionari e le diverse Amministrazioni dello Stato, o quelle altre che in determinati servizi le sostituiscano, ed in mancanza di questi speciali con-

trati sarà fatta una riduzione del 50 per cento sul prezzo delle tariffe.

Il trasporto dei generi di sussistenza e dei bagagli al seguito della truppa sarà regolato a norma delle convenzioni speciali che saranno stipulate fra i concessionari ed i Ministeri della guerra e della marina.

In mancanza di tali accordi, detti trasporti saranno fatti con la riduzione del 50 per cento sui prezzi delle tariffe ordinarie.

Art. 52.

Affinchè le persone e gli oggetti indicati agli articoli 45, 46, 47 e 51 possano godere dei vantaggi accordati dagli articoli stessi, occorrerà che ne sia fatta richiesta dai Ministeri o dalle autorità superiori del luogo di partenza. Potranno però essere rilasciati, come si pratica dalle ferrovie e con le norme da esse stabilite, libretti provveduti di opportuni scontrini.

È fatta eccezione per i membri del Parlamento, i quali sono muniti di speciali scontrini.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli saranno accordate anche su quelle linee, non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 53.

Il tempo di permanenza nei porti pel caricamento delle merci sarà dal Ministero delle poste e dei telegrafi determinato, previo parere del Ministero del commercio, coll'avvertenza che dovranno avere la precedenza le considerazioni d'ordine postale.

Le merci dovranno essere disposte in modo da non compromettere il movimento del piroscafo e da non impedire il libero accesso alle parti del bastimento riservate ai passeggieri.

Art. 54.

Prima della attuazione del servizio, i concessionari presenteranno al Ministero delle poste e dei telegrafi, per la loro approvazione, con decreto da emanarsi d'accordo col Ministero del commercio, le tariffe pei viaggiatori e per le merci.

Sarà in facoltà dei concessionari di fare riduzioni sulle tariffe, approvate pel trasporto dei viaggiatori e delle merci. Ammessa però la riduzione in modo permanente, e cioè per oltre sei mesi, i concessionari, per ripristinare le primitive tariffe, dovranno riportarne l'autorizzazione del Governo.

Ove per circostanze imprevedute si rendesse necessaria la elevazione dei prezzi, oltre i massimi indicati nel presente quaderno d'oneri, i concessionari dovranno formulare proposta motivata, da sottoporsi all'approvazione dei Ministeri delle poste e dei telegrafi, e dell'agricoltura e commercio.

Uguale approvazione sarà necessaria pel passaggio dall'una all'altra categoria delle merci, o per assimilazione di merci non comprese nell'elenco approvato.

Le tariffe approvate saranno comunicate alle Camere di commercio interessate e tenute affisse nelle agenzie dei concessionari.

Art. 55.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il Governo potrà ordinare, pei generi alimentari di prima necessità, una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 56.

Tutte le divergenze che sorgessero fra i concessionari ed i caricatori circa l'applicazione delle tariffe saranno deferite ad un Consiglio composto di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, di uno del Ministero del commercio e di altro dei concessionari.

Tutti i reclami quindi che giungessero al Ministero del commercio circa l'applicazione delle tariffe saranne comunicati a quello delle poste e dei telegrafi, per essere sottoposti al giudizio arbitrale, quando l'evidenza dei fatti non consigliasse a dare una risposta direttamente agli interessati, nel qual caso questa sarà fatta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito quello del commercio.

Penalità.

Art. 57.

Nel caso di ritardo nelle partenze dai punti estremi, non derivante da forza maggiore giustificata, i concessionari incorreranno in una multa di lire 20 per ciascuna delle prime sei ore di ritardo, e di lire 30 per ogni ora consecutiva sulle linee del citato articolo 1.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario o non prevista dall'articolo 1, i concessionari incorreranno in una multa di lire 1000.

Il ritardo frapposto dai concessioneri a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 19, sarà punito con una multa di lire 50 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscafo senza causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il Ministero della marina, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di lire 500.

Senza pregiudizio delle multe previste dal primo comma del presente articolo, sarà applicata una penalità di lire 10 per ogni ora di ritardo verificatosi nei singoli viaggi, salvo il caso di forza maggiore debitamente giustificato.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione, e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione, siccome è detto all'articolo 8.

Art. 58.

Qualora la partenza di un piroscafo fosse differita di 6 ore, senza cause di forza maggiore, il commissario del Governo od i direttori delle poste potranno prendere, di concerto con le autorità locali, tutte le disposizioni necessarie per assicurare il servizio dei dispacci, noleggiando tosto all'uopo altro piroscafo, e le spese che ne risulteranno saranno poste a carico dei concessionari. Non valendosi di questa facoltà e venendo omesso il viaggio, i concessionari incorreranno in una multa di lire 500 oltre la perdita della sovvenzione.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Nel caso d'interruzione di servizio, il Governo potrà con semplice lettera o nota stragiudiziale eccitare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, non ostante tale invito, si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere per questo solo motivo pronunciata dal Tribunale competente.

Verificandosi sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa, che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo potrà fare continuare il servizio a spese e rischio dei concessionari, impiegando i piroscafi ad essi appartenenti o che da essi fossero stati adibiti al servizio.

Casi di guerra.

Art. 59.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra Potenza, in un punto qualunque del mare percorso dalle linee sovvenzionate, il Governo avrà facoltà di sospendere il servizio.

Art. 60.

Nel caso che s'imponga ai concessionari la continuazione del servizio, il Governo assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni cosa relativa al servizio stesso per qualunque danno derivante da cause di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Art. 61.

Quando il Governo diffidi i concessionari di sospendere il servizio, come quando il Governo non creda d'imporne la continuazione, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo, senza altra indennità che la sovvenzione normale corrispondente alla linea esercitata.

Se il servizio venisse sospeso per ordine del Governo, cesserà per tutto il tempo dell'interruzione, la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale che a titolo di deprezzamento dei piroscafi, del materiale, delle provviste, e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità che sarà determinata da un collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della marina, due dai concessionari, ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Ove però in tale eventualità il Governo prendesse possesso di uno o più piroscafi, corrisponderà ai concessionari per ognuno di essi una retribuzione a titolo di nolo, cessando l'indennità suaccennata. La misura di questa retribuzione sarà convenuta di comune accordo, o per mezzo del Collegio dei periti, di cui è cenno nel paragrafo precedente.

Contumacie.

Art. 62.

Se a cagione di provvedimenti sanitari presi dal Governo, o a cagione di ostacoli frapposti, per tema di contagio, dalle popolazioni dei porti d'approdo, debba sopprimersi l'esercizio del servizio, verrà, in rispondenza, soppressa la sovvenzione, sino alla riattivazione dell'esercizio.

Per le linee soppresse sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale che a titolo di deprezzamento dei piroscafi addetti alle linee stesse, del materiale, delle provviste, e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità che sarà determinata dalla Commissione, di cui all'articolo 61, con l'intervento d'un rappresentante dei concessionari.

Art. 63.

Se a cagione di provvedimenti sanitari, presi dal Governo, o a cagione di ostacoli frapposti dalle popolazioni dei porti d'approdo, debbano arrecarsi modificazioni di percorso, sostituzione di approdi, mutazione negli orari, ecc, i concessionari avranno sempre diritto alla sovvenzione normale anche se il percorso diventi minore, e quando il percorso diventi maggiore avranno diritto ad un accrescimento di sovvenzione in rispondenza al maggior percorso.

Riducendosi le corse nella misura non eccedente la metà per ogni linea, sarà corrisposta ai concessionari, per le corse soppresse, una indennità corrispondente alla metà della sovvenzione normale.

Art 64.

Se il pubblico interesse, in rapporto alla corrispondenza postale, o al trasporto dei passeggeri e delle merci, non consenta la riduzione di cui all'articolo precedente, sarà in facoltà del Governo di far eseguire tutte le corse od una parte di esse, retribuendo quelle in eccedenza della metà con una sovvenzione del 50 per cento in più del prezzo normale, qualora i piroscafi aggiunti abbiano i requisiti richiesti dal presente quaderno di oneri. In caso che non fossero in tali condizioni, non sarà accordato il detto aumento del 50 per cento.

I concessionari non hanno diritto ad altra indennità.

Art. 65.

Il giudizio sulla necessità della soppressione, riduzione, modificazione, continuazione dei viaggi, mutazione di orari, ecc., spetta al Governo.

Il Governo esercita questo diritto mercè apposita Commissione, composta di quattro ufficiali amministrativi, l'uno delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, l'altro da Ministero della marina, il terzo dal Ministero di agricoltura e commercio, il quarto dal Ministero dell'interno.

Presso questa Commissione i concessionari potranno nominare un rappresentante, che avrà diritto di prender parte con voto consultivo alle deliberazioni.

Art. 66.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di reclami in linea giudiziaria.

Nè per le deliberazioni della Commissione, nè per le conseguenze della loro esecuzione, può dal Governo incorrersi in veruna civile responsabilità.

Art. 67.

Se, per contravvenzione alle regole sanitarie, un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 68.

Le prescrizioni sanitarie che, a bordo dei piroscafi, possano essere stabilite dal Governo, non danno luogo ad indennità veruna.

Durata della concessione del servizio.

Art. 69.

Il servizio avrà principio entro il 1893 (1) e durerà fino al 30 giugno 1908.

Art. 70.

La concessione s'intenderà continuativa di anno in anno oltre il 30 giugno 1908, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi 6 mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 71.

La sovvenzione determinata dalla convenzione verrà corrisposta a rate mensili posticipate.

Disposizioni diverse.

Art. 72.

I concessionari dovranno nomire un rappresentante a Napoli, ove pure avranno il loro domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto.

Art. 73.

I concessionari, nella esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi pienamente al regolamento che sarà emanato dal Ministero della marina, d'accordo col Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 74.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nel presente quaderno d'oneri, se non in virtù di una legge.

Contravvenendosi a questo patto, il Governo è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 75.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dall'articolo precedente, i concessionari, saranno non solo tenuti all'indennizzo di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato, ma il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere al sequestro di tutto il materiale e continuare il servizio a tutto rischio ed a spese dei concessionari.

Art. 76.

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa che, sulla proposta dei concessionari, sarà approvata dal Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina.

Art. 77.

I concessionari del servizio e i loro agenti dovranno essere italiani, come pure dovranno essere di nazionalità italiana i direttori e due terzi dei componenti il Consiglio d'amministrazione.

Per l'equipaggio saranno osservate le disposizioni del Codice della marina mercantile.

Art. 78.

Tutte le difficoltà a cui potesse dar luogo l'esecuzione o la interpretazione di alcune delle clausole del contratto, saranno definite dai Tribunali ordinari, salvo quelle di competenza della marina, per le quali sarà arbitro fra le parti il Consiglio superiore di marina, e quelle altre deferite nei precedenti articoli al Ministero delle poste e dei telegrafi, a quello del commercio, al Collegio dei periti od al Consiglio di arbitri.

Il Consiglio degli arbitri sarà composto di una persona scelta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e di un'altra nominata dai concessionari, le quali insieme ne designeranno una terza, a cui sarà devoluta la presidenza.

Se i due arbitri scelti dalle parti non si accorderanno sulla desi-

(1) Il giorno dell'attuazione sarà fissato per decreto Reale.

gnazione del terzo, questi sarà scelto dal presidente del Tribunale civile della Capitale.

Le decisioni degli arbitri sono inappellabili.

Visto:
Il Ministro delle Poste e dei Telegrafi
FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, per copia conforme:
Per il capo divisione
P. LONARDI.

CONCORSI

REGIA MARINA

Consiglio d'Amministrazione del Corpo Reale Equipaggi

Manifesto d'arruolamento.

Art. 1.

E' aperto nel Corpo R. Equipaggi un arruolamento, previo esame di concorso, per n. 50 furieri (Comuni di 2ª classe), con la ferma di anni quattro.

Art 2.

Gli aspiranti all'arruolamento debbono far pervenire le domande scritte in carta da bollo da centesimi 50, non più tardi del 15 dicembre p. v., al Consiglio d'Amministrazione del Corpo R. Equipaggi a Spezia, sia direttamente, sia per mezzo dei comandi di distaccamenti, distretti militari, degli Uffici di porto e dei sindaci.

Le domande debbono essere corredate dei seguenti documenti:

A) Atto di notorietà spedito dal sindaco sulle dichiarazioni di tre persone informate e degne di fede, donde consti che l'aspirante sia cittadino italiano o reputato tale a tenore del Codice civile;

B) Atto autentico di nascita, legalizzato dal presidente del tribunale, da cui risulti che l'aspirante all'arruolamento avrà compiuto il 18° anno di età e non oltrepassato il 35° al 15 dicembre p. v.;

C) Atto di notorietà, spedito dal Sindaco del domicilio dell'aspirante sulle dichiarazioni di tre persone informate e degne di fede, donde consti che egli non sia ammogliato o vedovo con prole, se non abbia ancora compiuto il 26° anno di età;

D) Certificato di penalità, spedito dalla Cancelleria del tribunale civile e penale nella cui giurisdizione l'aspirante è nato;

E) Attestato di moralità e buona condotta, spedito dal sindaco del comune dove l'aspirante ha domicilio o dai sindaci dei varii comuni dov'egli abbia dimorato negli ultimi dodici mesi, col *visto* del prefetto o sotto-prefetto;

F) Certificato dell'esito di leva, se sia stata chiamata al servizio militare la classe alla quale l'aspirante appartiene, o certificato di inscrizione sulle liste di leve, se a questa egli non abbia ancora concorso. G'inscritti nei registri della gente di mare dovranno anche produrre il documento provante l'inscrizione.

I certificati indicati alle lettere *D* ed *E* devono essere di data non anteriore di 50 giorni a quello in cui vengono presentati.

Si avverte che a tenore del § 675 dell'istruzione complementare del regolamento pel reclutamento dell'esercito possono essere ammessi all'arruolamento anche i militari di terra di qualunque categoria, ascritti alla milizia territoriale e quelli di 2ª categoria, ascritti alla milizia mobile.

Essi debbono produrre il foglio di congedo illimitato e sono dispensati dal presentare l'atto di cittadinanza e l'estratto dell'atto di nascita.

I riformati appartenenti sia alla leva di terra che a quella di mare sono egualmente dispensati dal produrre quei due documenti, dovendo invece presentare il certificato di esito di leva.

Le domande che non fossero corredate di tutti i documenti saranno respinte.

Art. 3.

I candidati prima di essere chiamati agli esami saranno sottoposti a visita sanitaria preliminare presso i Distretti militari o presso le Capitanerie di porto, ovvero alla sede o ai distaccamenti del Corpo R. equipaggi per accertare la loro idoneità al servizio militare. Prima degli esami saranno però sottoposti ad altra visita definitiva, eccetto quelli già visitati alla sede del Corpo.

Art. 4.

L'esame di ammissione verserà sulle seguenti materie:

Lingua italiana.

Composizione scritta in buona calligrafia sopra un tema, nel quale i candidati dovranno esporre chiaramente le loro idee senza errori di grammatica.

Aritmetica.

1° Operazioni sui numeri interi e decimali – prove di queste operazioni.

2° Sistema metrico decimale – operazioni sulle misure metriche.

Geografia.

1° Definizioni principali – continenti, penisole, isole, arcipelaghi, oceani, mari, stretti, laghi e fiumi.

2° Denominazione delle grandi divisioni della terra, loro confini, mari principali.

Art. 5.

I concorrenti muniti di licenza ginnasiale o tecnica, superati gli esami, avranno, a parità di merito, la preferenza sugli altri.

Art. 6.

Gli aspiranti invitati a recarsi alla sede del Corpo per gli esami, nel tempo che verrà loro indicato, saranno muniti dei mezzi di viaggio dal capoluogo del circondario marittimo o del Distretto militare in cui sono domiciliati, fino a destinazione.

I mezzi di viaggio saranno anche somministrati, pel ritorno al rispettivo domicilio, a coloro che non fossero dichiarati idonei nella visita medica definitiva o negli esami, come pure a quelli che, comunque idonei, non risultassero però compresi nei primi 50.

Quelli che, giunti alla sede del Corpo, rinunciassero poi agli esami od all'arruolamento, dovranno far ritorno a proprie spese al loro domicilio.

Tanto per le spese di viaggio quanto per la sussistenza durante il tempo degli esami, i candidati saranno considerati come marinari del Corpo R. equipaggi.

Spezia, 1° novembre 1893.

Per il Consiglio d'Amministrazione
L'Ufficiale alle leve
F. SABATELLI.

2

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Avviso di concorso

E' aperto un concorso per titoli al posto di insegnante di lingua italiana, storia e geografia nella Scuola d'arti e mestieri di Messina con lo stipendio annuo di L. 1400.

Coloro che intendono prendere parte al concorso, devono far pervenire apposita domanda, in carta da bollo da lira una al Ministero di agricoltura, industria e commercio (Divisione industria e commercio) non più tardi del 30 novembre corrente.

Alla domanda devono essere uniti i seguenti documenti:

1° Atto di nascita;

2° Certificato di buona condotta ed attestato di penalità, di data recente;

3° Attestati autentici, od in copia autentica, degli studi compiuti dal candidato e degli uffici da lui coperti, dai quali risulti la capacità ad impartire l'insegnamento al quale aspira;

4° Elenco dei documenti inviati.

I concorrenti potranno inoltre aggiungere le pubblicazioni da essi fatte e gli altri documenti che stimeranno opportuni per dimostrare la loro attitudine all'insegnamento.

Roma, 2 novembre 1893.

Per il Direttore capo
della divisione industria e commercio
C. PALOPOLI.

2

TUMINO RAFFAELE, Gerente — Tip. della *Gazzetta Ufficiale*.